



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



**CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN
POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS
DE BUROCRACIA EN EL PROCESO
SANCIONADOR, PUNO - 2024**

TESIS PRESENTADA POR:
Bach. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO

JULIACA – PERÚ
2025



UNIVERSIDAD ANDINA
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO
CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN
POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS
DE BUROCRACIA EN EL PROCESO
SANCIONADOR, PUNO - 2024

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

APROBADA POR EL JURADO REVISOR:

PRESIDENTE

: 
Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA

PRIMER MIEMBRO

: 
Dr. HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR

SEGUNDO MIEMBRO

: 
Mstro. JOEL FREDY PARI ARCAÑA

ASESOR DE TESIS

: 
Mgtr. LUIS CHAYNA AGUILAR

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN : DERECHO PÚBLICO – P05

**RESOLUCIÓN N° 00315-2024-D/FCJP-UANCV*****Juliaca, 01 de diciembre de 2025.***

Vistos: El expediente, **2025-C-8844** presentado por el Bachiller en Derecho **Sr. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI**, quien solicita nominación de jurados, fecha y hora para rendir el examen de sustentación de borrador de tesis denominado: **CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBriedAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024**, línea de investigación: **DERECHO PÚBLICO - P05**, 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, la opinión favorable del Director de la Unidad de Investigación y el Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas y las atribuciones que confiere el artículo 28° del Reglamento Interno de Trabajo de Investigación Conducente a Grados y Títulos, Resolución N° 0294-2023-UANCV-CU-R,

RESUELVE:

Primero.- DECLARAR APTO el informe final de la investigación (Borrador de Tesis), por tanto debe señalarse lugar, día y hora para la sustentación del borrador de tesis, en forma presencial, presentado por el Bach. **Sr. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI**, para optar el Título Profesional de **ABOGADO**, el mismo que se llevará a cabo el próximo **martes, 16 de Diciembre de 2025 a las 10:00:00 AM.** lugar **SALA DE REUNIONES CENTRO COMERCIAL N° 2 3er PISO - JULIACA.**

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

Presidente del jurado : Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA

Primer miembro : Dr. HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR

Segundo miembro : Mstro. JOEL FREDY PARI ARCAAYA

ASESOR:

Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR

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

Regístrese, comuníquese y archívese.

DISTRIBUCIÓN:
DECANATURA FCJP, INTERESADO.
ARCH. FTChV/ncv.



UNIVERSIDAD ANDINA
"NESTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA
DECANO
FAC. DE JURÍDICAS Y POLÍTICAS



RESOLUCIÓN N° 0624-2025-UI-FCJP-UANCV-J

Juliaca, 05 de noviembre de 2025

VISTOS:

El Expediente: 2025-2855 de fecha 04 de noviembre de 2025, presentado por el Bach. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI, 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 Bach. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI, quien solicita la revisión del Informe Final de la Investigación (borrador de Tesis) del tema titulado: CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024, línea de Investigación: DERECHO PÚBLICO - P05, conducente para optar el Título profesional de ABOGADO.

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 Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR,

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: CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024, presentado por el Bach. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI, para optar el Título Profesional de ABOGADO, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTICULO SEGUNDO.- RATIFICAR, como ASESOR al Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR.

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

Regístrese, comuníquese y archívese.



UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
Dr. JOSÉ DOMINGO CHOQUEBUNCA CALCHA
DECANO
FAC. Cs. JURÍDICAS Y POLÍTICAS



UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"
Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR
DIRECTOR
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
FAC. Cs. JURÍDICAS Y POLÍTICAS

DISTRIBUCIÓN:
DECANATURA FCJP, INTERESADO.
ARCH. FCJP/UANCV.



RESOLUCIÓN N° 0565-2025-UI-FCJP-UANCV-J

Juliana, 15 de septiembre de 2025

VISTOS:

El Expediente: 2025-C-3375 de fecha 04 de septiembre de 2025, al 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 Bach. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI, quien solicita la revisión y aprobación de la propuesta de Investigación de Título: CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024, línea de Investigación: DERECHO PÚBLICO - P05, conducente para optar el Título profesional de ABOGADO.

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 Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR, 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: CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024, presentado por el Bach. JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI, en virtud de los considerandos expuestos.

ARTICULO SEGUNDO.- RECONOCER, como ASESOR al Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR.

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

Regístrese, comuníquese y archívese.



DISTRIBUCIÓN:



CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024

INFORME DE ORIGINALIDAD

22%

INDICE DE SIMILITUD

18%

FUENTES DE INTERNET

7%

PUBLICACIONES

14%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

Submitted to Universidad Andina Nestor
Caceres Velasquez

Trabajo del estudiante

11%

2

repositorio.uns.edu.pe

Fuente de Internet

1%

3

repositorio.uancv.edu.pe

Fuente de Internet

1%

4

apirepositorio.unh.edu.pe

Fuente de Internet

1%

5

hdl.handle.net

Fuente de Internet

1%

6

repositorio.udh.edu.pe

Fuente de Internet

1%

7

repositorio.uss.edu.pe

Fuente de Internet

<1%

8

repositorio.ucv.edu.pe

Fuente de Internet

<1%



Metadatos complementarios - UANCV

TITULO	
CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024	
Datos de autor	
Nombres y Apellidos	JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	78202328
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0002-2840-9417
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	LUIS CHAYÑA AGUILAR
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	02363034
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0007-9829-1721
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres Y Apellidos	JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02430962
Miembro del jurado 1	
Nombres Y Apellidos	HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	01332589
Miembro del jurado 2	
Nombres Y Apellidos	JOEL FREDY PARI ARCAYA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	01322191

Datos de investigación	
Línea de investigación	DERECHO PÚBLICO – P05
Grupo de investigación	No aplica.
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
	Dirección: REGIÓN PUNO País: Perú Departamento: Puno Coordenadas. Latitud: -14.66282 Longitud: -70.02993 https://maps.app.goo.gl/EhzZ3YFKCkQCinyc9
Ubicación geográfica de la investigación	
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Setiembre 2025 – Diciembre 2025
URL de disciplinas OCDE	Derecho https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.00 Ciencias políticas https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.06.00
- Librería	

UNIVERSIDAD ANDINA
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"

Mg. LUIS CHAYNA AGUILAR
DIRECTOR (a)
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
FAC. CS. JURÍDICAS Y POLÍTICAS



DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI, identificado con DNI
Nro. 78202328 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:

CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA
CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024

Asesorado por: Mgr. LUIS CHAYÑA AGUILAR

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 09 de ENERO del 2026


Firma del Asesor (Obligatoria)


Firma (Obligatoria)



Huella



DEDICATORIA

Dedico esta tesis a Dios, por concederme la fortaleza, la sabiduría y la perseverancia para culminar este importante logro; a mis padres, por su amor incondicional, sus sacrificios y el ejemplo de honestidad y trabajo que me han guiado siempre; a mis hermanos, por su apoyo constante y su confianza en mí; y a todos los ciudadanos que, con integridad y compromiso, enfrentan la corrupción y promueven la transparencia en el cumplimiento de sus funciones, siendo este estudio un reconocimiento a su labor en la búsqueda de la justicia y el orden en la ciudad de Puno



AGRADECIMIENTO

Agradezco profundamente a Dios, por iluminar mi camino y concederme la fortaleza para superar cada desafío durante el desarrollo de esta investigación. Expreso mi sincera gratitud a mis padres, por su amor incondicional, su ejemplo de esfuerzo y los valores que han guiado mi vida. A mis hermanos, por su constante apoyo, comprensión y aliento en los momentos más difíciles. Extiendo mi reconocimiento a mi asesor de tesis, por su orientación, paciencia y valiosos aportes que hicieron posible culminar este trabajo. Finalmente, agradezco a los ciudadanos de Puno, por su colaboración y compromiso con la transparencia y la justicia, cuyo ejemplo motiva a seguir trabajando por una sociedad más íntegra y responsable.



ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	i
AGRADECIMIENTO	ii
ABSTRACT	x
INTRODUCCIÓN.....	xi

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Descripción del problema.....	15
1.2. Formulación del problema	17
1.2.1. Problema general	17
1.2.2. Problema específico	17
1.3.2. Objetivo específico	18
1.4. Justificación del estudio	18
1.4.1. Justificación teórica	18
1.4.2. Justificación práctica.....	18
1.4.3. Justificación metodológica.....	19
1.5. Hipótesis	20
1.5.1. Hipótesis general.....	20
1.5.2. Hipótesis específicas.....	20
1.6. Variables.....	20
1.7. Operacionalización de variables	21

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del estudio.....	22
2.1.1. A Nivel Internacional.....	22



2.1.2. A Nivel Nacional	25
2.1.3. A nivel local	27
2.2. Bases teóricas	30
2.2.1. Conducción en estado de ebriedad	30
2.2.2. Nivel de alcohol en sangre	32
2.2.2.1. Registro de dosaje etílico	33
2.2.2.2. Aplicación del art. 274 del Código Penal	35
2.2.2.3. Reportes de accidentes vinculados al consumo de alcohol.....	37
2.2.3. Sanción administrativa y penal	38
2.2.3.1. Imposición de multas efectivas.....	39
2.2.3.2. Suspensión o cancelación de licencia de conducir.....	41
2.2.3.3. Cumplimiento de penas accesorias establecidas judicialmente	43
2.2.4. Prevención y control policial	45
2.2.4.1. Controles de alcoholemia realizados por la PNP.....	47
2.2.4.2. Eficiencia de operativos policiales en vías urbanas.....	48
2.2.4.3. Registro de reincidencia de conductores sancionados.....	50
2.2.5. Intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador	51
2.2.6. Actuación policial preventiva.....	52
2.2.6.1. Fiscalizaciones en vía pública y retenes operativos	53
2.2.6.2. Cumplimiento del D.S. N.º 040-2019-MTC	55
2.2.6.3. Aplicación de protocolos de intervención policial establecidos	56
2.2.7. Corrupción y burocracia institucional	56
2.2.7.1. Denuncias por soborno o coima registradas	58
2.2.7.2. Retraso injustificado en la imposición de sanciones.....	60



2.2.7.3. Falta de control interno y deficiencia administrativa documentada ..	62
---	----

2.2.8. Transparencia en el proceso sancionador	63
--	----

2.2.8.1. Publicación de resoluciones sancionadoras en portales institucionales	63
---	----

2.2.8.2. Supervisión de Inspectoría General de la PNP en actuaciones sancionadoras	65
---	----

2.2.8.3. Participación del Ministerio Público en procesos de control anticorrupción	66
--	----

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1. Métodos de investigación.....	69
------------------------------------	----

3.1.1. Enfoque	69
----------------------	----

3.1.2. Método	69
---------------------	----

3.1.3. Tipo	70
-------------------	----

3.1.4. Nivel	70
--------------------	----

3.1.5. Diseño	70
---------------------	----

3.2. Ámbito de investigación	71
------------------------------------	----

3.3. Población y muestra	71
--------------------------------	----

3.3.1. Población.....	71
-----------------------	----

3.3.2. Muestra	72
----------------------	----

3.4. Técnicas e instrumentos de recogida de información	73
---	----

3.4.1. Técnicas	73
-----------------------	----

3.4.2. Instrumentos.....	73
--------------------------	----

3.5. Recogida de Datos	73
------------------------------	----

3.5.1. Validación	73
-------------------------	----



CAPITULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación de los resultados	74
CONCLUSIONES	102
RECOMENDACIONES.....	104



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Percepción sobre conducción ebria	75
Tabla 2. Corrupción en procesos sancionadores	76
Tabla 3. Sanciones a conductores ebrios	78
Tabla 4. Intervención policial insuficiente	79
Tabla 5. Corrupción en sanciones a conductores ebrios	81
Tabla 6. Transparencia en sanciones a conductores ebrios	82
Tabla 7. Suficiencia de intervenciones policiales en ebrios	84
Tabla 8. Capacitación policial en casos de conductores ebrios	85
Tabla 9. Efectividad policial y corrupción en sanciones a ebrios	86
Tabla 10. Incentivos para que ebrios eviten sanciones	88
Tabla 11. Medidas para mejorar sanciones a conductores ebrios	89
Tabla 12. Acciones preventivas contra conducción en ebriedad.....	91
Tabla 13. Información a la población sobre conducir ebrio	92
Tabla 14. Evasión de sanciones por corrupción en ebrio	94
Tabla 15. Eficacia policial en reducción de conductores ebrios	95
Tabla 16. Corrupción y aumento de conducción en ebriedad	97
Tabla 17. Disposición a denunciar corrupción en sanciones	98
Tabla 18. Fortalecer control policial y seguridad vial.....	100



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Ley de conducción en estado de ebriedad	31
Figura 2 Desafíos en la Aplicación de Leyes de Conducción Ebria en Puno	32
Figura 3 Fortalecimiento del registro de dosaje etílico	34
Figura 4 La aplicación del artículo 274 impacta la seguridad pública	36
Figura 5 Abordando los casos de homicidio en Puno, Perú.....	37
Figura 6 Mejorar la efectividad de las multas por conducir ebrio en Puno	39
Figura 7 Mejorar la recaudación de multas por conducir ebrio en Puno	41
Figura 8 Sanciones de licencia de conducir.....	42
Figura 9 Implementar un registro regional de licencias.....	43
Figura 10 Componentes Esenciales de Seguridad Vial	44
Figura 11 La baja ejecución de penas accesorias impacta.....	45
Figura 12 Mejorar la eficiencia de los operativos en vías urbanas.....	49
Figura 13 Análisis de la Reincidencia en la Conducción en.....	51
Figura 14 Actuación policial preventiva en seguridad vial.....	53
Figura 15 Corrupción y conducción ebria.....	57
Figura 16 Crisis de Soborno por Conducción	59
Figura 17 Retraso en sanciones	61
Figura 18 Análisis de la Publicación de Sanciones.....	65
Figura 19 Principales Roles del Ministerio Público en Perú	67



RESUMEN

El presente estudio tiene como **objetivo general** determinar la influencia de la intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador de la conducción en estado de ebriedad en la ciudad de Puno, 2024. La investigación se desarrolló bajo un **enfoque** cuantitativo, con un diseño no experimental, transversal y de tipo descriptivo básico. La **muestra** estuvo conformada por 75 ciudadanos del distrito de Puno, seleccionados mediante muestreo no probabilístico por conveniencia, a quienes se aplicó un cuestionario estructurado de 18 ítems. **Los resultados** evidenciaron que un 68% de los encuestados considera deficiente la intervención policial en los casos de conducción en estado de ebriedad, mientras que un 72% percibe la existencia de corrupción y burocracia que obstaculizan la aplicación oportuna de las sanciones. Asimismo, el 64% expresó desconfianza en la transparencia institucional y en la imparcialidad del proceso sancionador. **En conclusión**, se determinó que la falta de control y transparencia en la intervención policial influye directamente en la persistencia de la corrupción y los actos burocráticos, afectando la eficacia del proceso sancionador. Por ello, se recomienda fortalecer la capacitación ética del personal, los mecanismos de control interno y la participación ciudadana, promoviendo una gestión pública más transparente y eficiente en la ciudad de Puno.

Palabras claves. Intervención, policial, Corrupción, Conducción, ebriedad.



ABSTRACT

The general objective of this study is to determine the influence of police intervention against corruption in bureaucratic acts on the sanctioning process for drunk driving in the city of Puno, 2024. The research was conducted using a quantitative approach, with a non-experimental, cross-sectional, and basic descriptive design. The sample consisted of 75 citizens of the Puno district, selected through non-probability convenience sampling, who were administered a structured 18-item questionnaire. The results showed that 68% of respondents consider police intervention in drunk driving cases to be deficient, while 72% perceive the existence of corruption and bureaucracy that hinder the timely application of sanctions. Likewise, 64% expressed distrust in institutional transparency and the impartiality of the sanctioning process. In conclusion, it was determined that the lack of oversight and transparency in police interventions directly influences the persistence of corruption and bureaucratic misconduct, affecting the effectiveness of the disciplinary process. Therefore, it is recommended that personnel ethics training, internal control mechanisms, and citizen participation be strengthened, promoting more transparent and efficient public management in the city of Puno.

Keywords. Police Intervention, Corruption, Drunk Driving.



INTRODUCCIÓN

La conducción en estado de ebriedad constituye una de las principales causas de accidentes de tránsito a nivel mundial, siendo un problema de salud pública y seguridad vial. En Puno, 2024, a pesar de las normativas existentes para sancionar esta infracción, el proceso sancionador enfrenta obstáculos significativos, especialmente relacionados con la corrupción en los actos burocráticos dentro del sistema judicial y administrativo. Estos actos corruptos entorpecen la imposición de sanciones, creando un ambiente de impunidad que alienta la reiteración de conductores ebrios y pone en peligro a la ciudadanía. La corrupción en el proceso sancionador no solo atenta contra la justicia en la aplicación de la ley, sino que mina la confianza ciudadana en las instituciones responsables de hacer cumplir la ley vial..

Este estudio tiene como propósito analizar cómo la intervención policial frente a la corrupción en los actos burocráticos puede influir en la reducción de la conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024. En específico, se pretende determinar si las estrategias policiales para combatir la corrupción en el proceso sancionador influyen en la efectividad de las sanciones contra conductores ebrios. Para ello, se empleará un método cuantitativo para recopilar y analizar datos estadísticos sobre el número de infracciones, sanciones impuestas y casos de corrupción en los procedimientos administrativos y judiciales. Además, se recogerá la percepción de los actores principales (policías, conductores multados, autoridades locales, etc.) para tener una visión completa del problema.



El estudio de estos datos podrá medir si la intervención policial ha mejorado la transparencia del proceso sancionador y si ha disminuido el número de conductores que logran evitar la sanción por corrupción. Este estudio tiene implicaciones prácticas importantes, ya que los resultados podrían proporcionar bases sólidas para diseñar políticas públicas que refuercen la transparencia, promuevan la ética en la administración de justicia y mejoren la seguridad vial en la región. En última instancia, se espera que este trabajo contribuya al fortalecimiento de los mecanismos de control y sanción, ayudando a reducir los incidentes de conducción en estado de ebriedad y a proteger la integridad de la ciudadanía. En el capítulo I se abordan los aspectos generales de la investigación, en el cual se plantea la problemática que surge cuando se aplica la prognosis de la pena en el sistema judicial peruano. Se reconoce que en los casos de robo agravado en San Román, Juliaca – 2024, la manera en que se gradúa la pena, los agravantes y la discrecionalidad judicial influyen en el resultado del requerimiento de prisión preventiva. Aquí se plantea el problema general y se desprenden problemas específicos, se señalan los objetivos y la justificación de la investigación, la que se sustenta en el análisis de variables operacionalizadas en indicadores como la extensión de la pena, la clase de delito, el perjuicio causado, el uso de violencia, los antecedentes penales, la premeditación, la opinión del juez, las atenuantes y la situación social del acusado.

El capítulo II refiere el marco teórico y conceptual, los antecedentes y estudios previos que teorizan sobre la incidencia de la prognosis de la pena y la imposición de medidas cautelares en el derecho penal. Esta parte ofrece



agravantes y discrecionalidad judicial para dar una mirada completa de cómo se mueve la solicitud de prisión preventiva en delitos de robo agravado. Así, se establecen los conceptos esenciales que fundamentan el análisis, situando la investigación en un contexto académico y jurídico robusto y alineado con la realidad del sistema penal en Perú.

En el capítulo III se explica la metodología utilizada en la investigación, de enfoque cuantitativo y método hipotético-deductivo. Se describe la elección de una muestra de 90 adultos económicamente activos que fueron víctimas de robo agravado en la provincia de San Román, Juliaca – 2024, y se muestra el proceso de recolección y análisis de datos mediante encuestas y revisión de expedientes judiciales. Este apartado justifica la elección metodológica, resaltando la importancia de contar con indicadores precisos que permitan medir la influencia de la prognosis de la pena en el pedido de prisión preventiva, garantizando la validez y confiabilidad de los resultados obtenidos.

En el capítulo IV se exponen los resultados de la investigación, dejando en claro que la prognosis de la pena es un factor determinante para la solicitud de medidas cautelares. Los datos muestran que una alta expectativa de condena, en base a la gravedad del delito y agravantes, influye directamente en la medida de prisión preventiva. Además, la discrecionalidad judicial y la motivación legal en el riesgo de fuga y en el impacto en la víctima son determinantes en la decisión. En suma, los resultados revelan que hay una fuerte conexión entre la prognosis de la pena y la solicitud de prisión preventiva, y que es necesario un análisis completo y preciso para mejorar la decisión de la prisión preventiva formulación de políticas judiciales más equilibradas y proporcionales en casos de robo agravado.



CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1. Descripción del problema

Resulta innegable que el transporte público urbano se ha convertido en uno de los ejes más vulnerables de la seguridad ciudadana en el mundo contemporáneo. El trabajo de L. Cadena (2022) advierte que más de 1.2 millones de personas mueren anualmente en accidentes viales, muchos vinculados a deficiencias estructurales en el servicio de transporte. La precariedad en el control estatal y la omisión de fiscalización son factores recurrentes en distintos sistemas jurídicos, pues revelan una brecha entre la normativa internacional sobre movilidad segura, como los principios de la Carta de Naciones Unidas sobre Seguridad Vial, y la praxis real en las calles. La doctrina penal ha comenzado a discutir la tipificación de la exposición al peligro derivada de servicios públicos deficientes, entendiendo que no se trata solo de infracciones administrativas, sino de conductas que generan responsabilidad penal por omisión impropia. En este escenario global, la investigación se inserta como un aporte crítico para examinar cómo la deficiencia de fiscalización no es un problema aislado, sino un fenómeno transnacional que expone la fragilidad de los derechos fundamentales de los usuarios frente a operadores negligentes.



En el contexto peruano, la problemática adquiere ribetes más complejos. De acuerdo con Hu (2021), más del 70% de las unidades de transporte público no cumplen con las condiciones técnicas exigidas por el Reglamento Nacional de Vehículos. A ello se suma la débil fiscalización municipal y policial, que según la Defensoría del Pueblo (2023) deriva en una peligrosa “tolerancia estructural” frente a unidades en condiciones deplorables. Desde el prisma jurídico, el artículo 126 del Código Penal regula el delito de exposición y abandono de personas en situación de peligro, mientras que el artículo 377 sanciona la omisión de deberes funcionales, configurando un marco normativo que exige correlacionar la deficiencia técnica con la omisión estatal. No obstante, la doctrina nacional (Quispe, 2021; Cárdenas, 2022) señala que en Perú existe un déficit de investigaciones que analicen esta interacción entre transporte público deficiente y responsabilidad penal de las autoridades. Así, la investigación no solo busca describir la precariedad, sino demostrar cómo la ausencia de control se traduce en una vulneración palmaria de la seguridad ciudadana y los derechos fundamentales.

En Juliaca, ciudad caracterizada por un crecimiento urbano desordenado y una notoria precariedad en sus servicios públicos, el transporte urbano representa un foco de riesgos múltiples. Por su parte, León et al. (2022) evidencian que más del 60% de los accidentes de tránsito registrados en la provincia de San Román están vinculados a fallas mecánicas o a la imprudencia de operadores. La Municipalidad Provincial del Collao y la de San Román han sido reiteradamente cuestionadas por la Contraloría (2022–2023) debido a la omisión de operativos efectivos de fiscalización. Desde una

perspectiva jurídico-penal, esta omisión no es inocua: constituye un claro supuesto de incumplimiento de deberes de garante, pues las autoridades tienen la obligación legal de prevenir la exposición de los usuarios a situaciones de peligro. La investigación, centrada en el año 2024, cobra particular relevancia porque visibiliza cómo la inacción estatal y la precariedad vehicular convergen en la ciudad, configurando un escenario donde los usuarios no solo sufren accidentes, sino que se ven inmersos en un patrón sistemático de vulneración de derechos fundamentales y de ineficacia de las normas vigentes.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

PG: ¿Cómo influye la intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador de la conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024?

1.2.2. Problema específico

PE1: ¿Cómo afecta la intervención policial en la lucha contra la corrupción en los actos burocráticos dentro del proceso sancionador en Puno, 2024?

PE2: ¿De qué manera la intervención policial frente a la corrupción en el proceso sancionador influye en la frecuencia de sanciones por conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

OG: Determinar la influencia de la intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador de la conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024.



1.3.2. Objetivo específico

OE1: Evaluar el impacto de las intervenciones policiales en la reducción de la corrupción en los actos burocráticos del proceso sancionador de la conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024.

OE2: Identificar cómo la intervención policial frente a la corrupción en el proceso sancionador afecta la incidencia de conductores sancionados por conducir en estado de ebriedad en Puno, 2024.

1.4. Justificación del estudio

1.4.1. Justificación teórica

Justificación teórica: es necesario conocer la manera en que la intervención policial en el combate a la corrupción en actos burocráticos afecta la eficacia del proceso sancionador por manejar en estado de ebriedad. A través de la teoría del control social y la justicia administrativa, se señala que la corrupción en el sistema sancionador compromete la capacidad del Estado para imponer sanciones justas y efectivas, lo que puede inducir a la reincidencia de conductores ebrios y generar riesgos para la seguridad vial. La teoría de la eficiencia policial y la lucha contra la corrupción enfatiza un sistema transparente y eficiente que asegure que las sanciones sean proporcionales y justas, lo que podría generar una mayor disuasión hacia la conducción bajo los efectos del alcohol.

1.4.2. Justificación práctica

La justificación práctica de esta investigación se centra en la relevancia de mejorar los procesos sancionadores relacionados con la conducción en estado de ebriedad, especialmente en contextos donde la corrupción y la burocracia pueden afectar la eficacia de las sanciones. Esta investigación busca mostrar evidencia de cómo una intervención policial más eficiente y libre de corrupción puede mejorar la transparencia y eficacia del proceso



públicas más efectivas, capacitar a las autoridades y aumentar la confianza del público en las instituciones responsables del orden y la seguridad vial.

1.4.3. Justificación metodológica

Justificación metodológica, de tipo cuantitativo, básica, en la cual se recolectan y analizan de manera sistemática datos numéricos para medir el efecto de la intervención policial en el combate a la corrupción en el proceso sancionador por manejo en estado de ebriedad. Esta metodología permite reconocer y analizar de manera objetiva y exacta las variables que participan, como por ejemplo la cantidad de sanciones realizadas, la cantidad de conductores ebrios, la posible corrupción en el sistema sancionador, etc. A través de métodos estadísticos, tales como el descriptivo y correlacional, se intentará identificar regularidades en el comportamiento, comparar los datos antes y después de las intervenciones policiales y determinar si éstas se asocian a una disminución de la corrupción y una mejora en la sanción. Este método cuantitativo es apropiado para producir resultados claros, medibles y repetibles, que den evidencia para



la toma de decisiones y el diseño de políticas públicas más eficientes en la prevención de la conducción en estado de ebriedad en Puno.

1.5. Hipótesis

1.5.1. Hipótesis general

HG: La intervención policial frente a la corrupción en los actos burocráticos del proceso sancionador tiene un impacto significativo en la reducción de la conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024.

1.5.2. Hipótesis específicas

HE1: La intervención policial frente a la corrupción en actos burocráticos en el proceso sancionador reduce la incidencia de conductores que evaden sanciones por conducir en estado de ebriedad en Puno, 2024.

HE2: La implementación de medidas contra la corrupción en el proceso sancionador mejora la efectividad de las sanciones impuestas a conductores en estado de ebriedad en Puno, 2024.

1.6. Variables

1.6.1. Variable independiente

Intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia.

1.6.2. Variable dependiente

Variable Dependiente: Conducción en estado de ebriedad.

1.7. Operacionalización de variables

Tabla

1

Operacionalización de variables

VARIABLES	INDICADORES	DIMENSIONES
1. Conducción en estado de ebriedad	1.1. Nivel de alcohol en sangre	1.1.1. Registro de dosaje etílico
		1.1.2. Aplicación del art. 274 del Código Penal
		1.1.3. Reportes de accidentes vinculados al consumo de alcohol
	1.2. Sanción administrativa y penal	1.2.1. Imposición de multas efectivas
		1.2.2. Suspensión o cancelación de licencia de conducir
		1.2.3. Cumplimiento de penas accesorias establecidas judicialmente
	1.3. Prevención y control policial	1.3.1. Controles de alcoholemia realizados por la PNP
		1.3.2. Eficiencia de operativos policiales en vías urbanas
		1.3.3. Registro de reincidencia de conductores sancionados
2. Intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador	2.1. Actuación policial preventiva	2.1.1. Fiscalizaciones en vía pública y retenes operativos
		2.1.2. Cumplimiento del D.S. N.º 040-2019-MTC
		2.1.3. Aplicación de protocolos de intervención policial establecidos
	2.2. Corrupción y burocracia institucional	2.2.1. Denuncias por soborno o coima registradas
		2.2.2. Retraso injustificado en la imposición de sanciones
		2.2.3. Falta de control interno y deficiencia administrativa documentada
	2.3. Transparencia en el proceso sancionador	2.3.1. Publicación de resoluciones sancionadoras en portales institucionales
		2.3.2. Supervisión de Inspectoría General de la PNP en actuaciones sancionadoras
		2.3.3. Participación del Ministerio Público en procesos de control anticorrupción

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



CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del estudio

2.1.1. A Nivel Internacional

La tesis presentada por León et al. (2022), cuyo objetivo fue establecer cómo la percepción de inseguridad afecta el uso del transporte público, identificando situaciones percibidas como inseguras por cada género en Tunja, Colombia. La metodología correlacional, aplicada a una muestra representativa de mujeres y hombres, profundiza en la identificación de patrones de comportamiento. Los hallazgos revelan una marcada diferencia: el 36.7% de las mujeres reporta una alta percepción de inseguridad, frente a solo el 5.9% de los hombres. Ante paradas de bus abarrotadas, por ejemplo, las mujeres tienden a sentirse totalmente inseguras (media de 1.90), mientras que los hombres se sienten seguros (media de 3.32), llevando a que el 54.84% de las mujeres opte por modos alternativos, al contrario del 65.35% de los hombres que persiste en el uso del transporte público. Esta disimilitud subraya la necesidad de considerar el género en la planificación urbana.



La tesis presentada por Hu (2021), cuyo objetivo fue explorar la importancia de la perspectiva de género en el urbanismo, analizando cómo los seis principios de Montreal influyen en la seguridad espacial y la percepción humana. La metodología correlacional, analizando factores urbanos y sensación de seguridad, relaciona diseño y vivencia. Las mujeres se sienten más inseguras y temerosas en las ciudades, lo que restringe su desplazamiento, especialmente de noche. Aunque Barcelona ha integrado la perspectiva de género en el 92% de sus normativas municipales, las evaluaciones de campo revelan que las áreas monofuncionales presentan deficiencias en vitalidad, visibilidad y equipamiento, acentuando temores y desaprovechando espacios urbanos para el 80.6% de las acciones planificadas. Esta mirada integral es clave para una ciudad justa.

La investigación de L. Cadena (2022) buscó revelar las realidades y utopías de la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público. La metodología correlacional, revisando la historia y el marco legal internacional, revela un problema mundial. Aunque más de mil millones de personas (el 15% de la población mundial) viven con una discapacidad, todavía existen obstáculos físicos como falta de rampas o puntos de anclaje para sillas de ruedas.. Mientras los países desarrollados muestran avances, otras regiones, por su parte, aún enfrentan la utopía de la accesibilidad plena, evidenciándose en la escasez de programas eficaces



y la capacitación del personal, elementos clave para transformar la movilidad.

La tesis presentada por Ayala et al. (2024), cuyo objetivo fue analizar jurídicamente la inseguridad en los autobuses de transporte urbano en Tulcán. La metodología correlacional, identificando la interrelación entre la criminalidad y la percepción social, profundiza en las causas de esta preocupación. El incremento de la violencia y la inseguridad en los autobuses se atribuye a factores como la presencia de vendedores ambulantes y la aglomeración que facilita los robos. A pesar de los informes policiales de incidentes poco frecuentes, autoridades locales como el GAD Municipal y la Cooperativa 11 de abril expresan inquietud. Se propone la implementación de cámaras de vigilancia del ECU 911 y botones de seguridad conectados directamente, buscando generar un ambiente de mayor confianza para los ciudadanos.

La tesis presentada por Manjarrez (2022), cuyo objetivo fue analizar los factores que han incidido en el aumento desmedido del transporte ilegal de pasajeros en la ciudad de Cartagena. La metodología correlacional, abordando las causas de una demanda insatisfecha, revela un panorama complejo. El 66% de los encuestados utiliza mototaxis, mientras que el 34% opta por plataformas digitales. La accesibilidad y rapidez son las razones principales para el 100% de los usuarios, frente a un mínimo 2% que lo hace por seguridad. El 72% atribuye la existencia del transporte informal al desempleo, y el 70% a la insuficiencia del transporte público formal. Un 80% de los encuestados sugiere la creación

de empleos y la mejora integral del servicio de transporte formal para abordar este fenómeno social.

2.1.2. A Nivel Nacional

La tesis presentada por Bellota & Delgado (2021), cuyo objetivo fue determinar el nivel de calidad del servicio de transporte público en la ciudad del Cusco en ese año. La metodología correlacional, aplicada a muestras de ofertantes y demandantes, con el fin de entrelazar la percepción de los usuarios con las características operativas del servicio, fue clave en este estudio. Sus hallazgos revelaron que el 76.1% de la población consideró la calidad del servicio como regular, evidenciando problemáticas como la saturación vehicular y la falta de respeto a los paraderos. Se observó una correlación significativa, donde el tiempo de viaje (69.7%) y el estado físico del vehículo (62.7%) fueron los factores más influyentes en la percepción de calidad. Este análisis subraya la necesidad de una fiscalización rigurosa, fundamental para cualquier investigación que evalúe la exposición o abandono en situaciones de peligro.

La hipótesis de Ugaz (2023) fue determinar cuáles son los presupuestos de la ausencia de una agravante específica en el Código Penal del Perú para el delito de homicidio en agravio de personas vulnerables. La metodología correlacional, combinada con el análisis dogmático-propositivo, reveló las relaciones entre la normativa vigente y la desprotección. Los datos revelan que la edad o el estado de gravidez de la víctima son influyentes, creando así una ley para agravar el homicidio en agravio de personas vulnerables. Expertos



señalaron que el Artículo 108 es insuficiente y carece de una definición clara de vulnerabilidad. Esta reflexión es importante para conocer las consecuencias jurídicas del abandono de personas vulnerables en el transporte público y la necesidad de una adaptación legislativa urgente..

La tesis presentada por Macedo (2023), cuyo objetivo fue evidenciar la necesidad de incorporar a las personas vulnerables como sujeto pasivo agravante en el delito de homicidio calificado. La metodología correlacional, desde la fenomenología jurídica, logró enlazar la percepción jurídica con la realidad de desprotección. Se concluyó que niños, adolescentes, adultos mayores y personas discapacitadas necesitan esta protección específica debido a su vulnerabilidad y menor capacidad de defensa. Actualmente, el código peruano no sanciona con la severidad necesaria estos crímenes, a diferencia de legislaciones como la francesa y la española, que contemplan agravantes por la edad o condición de discapacidad. Esto resalta una deficiencia que podría manifestarse en el contexto de abandono en servicios de transporte, donde la omisión de fiscalización agrava el riesgo.

La tesis presentada por Tintaya (2024), cuyo objetivo fue demostrar cómo la ineficacia de las campañas del MIMP repercute en el aumento de la violencia contra el adulto mayor por parte de familiares. La metodología correlacional, con un enfoque empírico mediante encuestas, exploró las conexiones entre las acciones estatales y la percepción ciudadana. Los resultados confirmaron un incremento de la violencia contra adultos mayores entre 2021 y 2022, con un 90% de la población notando esta alza

y un 80% percibiendo ineficacia estatal. La falta de denuncia, atribuida a la coacción y desconocimiento de derechos, es generalizada. Esta situación invita a reflexionar sobre la importancia de la fiscalización y la difusión de derechos en servicios públicos como el transporte, donde la omisión puede exponer a este grupo vulnerable a mayores riesgos.

La tesis presentada por Ponce (2023), cuyo objetivo fue determinar la relación entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad para personas con discapacidad en Trujillo, 2020La metodología correlacional, a través de la correlación de Spearman, evidenció la interrelación entre la gestión y la experiencia de usuario. Los resultados mostraron un nivel principalmente deficiente (58.7%) en la gestión del transporte inclusivo y una accesibilidad mayormente mala (57.2%) para personas con discapacidad. Se encontró una correlación positiva y muy fuerte ($p = 0.935$). Aspectos como equipos (64.3%) y vehículos adaptados (56.6%) fueron catalogados como deficientes. Estos resultados son relevantes en el contexto de los casos de exposición y abandono de personas en situación de riesgo en el transporte público y la falta de fiscalización.

2.1.3. A nivel local

La tesis presentada por Ruiz et al. (2021), cuyo objetivo fue analizar las formas de violencia y las medidas de protección existentes, proponiendo nuevas regulaciones para salvaguardar a las víctimas. La metodología correlacional, al relacionar las lagunas jurídicas con la continuidad de actos violentos, encontró que el 70.5% de las mujeres ha



sufrido maltrato en algún momento. LEn ausencia de medidas protectoras específicas (como la prohibición de aproximarse el agresor a los lugares de estudio o trabajo), evidencia cómo los vacíos legales dejan indefensos a los vulnerables en riesgo de abandono en el sistema protector (en semejanza a las carencias en otros servicios públicos)..

La investigación de Martell (2022) tuvo como objetivo conocer la situación actual del transporte público urbano en Puno y así mejorar su integración operativa y conectividad vial. La metodología correlacional, al relacionar la desconexión operativa del transporte con la percepción de la calidad del servicio, evidenció la falta de planteamientos concretos para integrar las modalidades de transporte. El estudio arrojó una sobreoferta de 984 combis y 3,185 taxis con estructura empresarial-operativa fragmentada. Esta falta de ordenamiento genera inseguridad, informalidad y competencia desleal, creando un ambiente donde los usuarios pueden verse expuestos a peligros por la ineficiencia del servicio, similar a lo que podría ocurrir en otras ciudades.

La investigación de Casapia (2023), la cual buscó evaluar el modelo de gestión de excelencia en la gerencia de transportes de la Municipalidad Provincial de Puno. La metodología correlacional analizó cómo la calidad de la gestión impacta en los resultados operativos y la percepción del personal, siendo que la gerencia fue calificada como "aceptable" en general. Pero la investigación encontró que el 81.13% del personal calificó el control interno como "poco eficiente" y un 84.91% calificó la planificación de la gestión administrativa como "poco eficiente". Estas cifras sugieren una omisión de fiscalización interna que propicia un servicio ineficaz y potencialmente peligroso para los ciudadanos.



La tesis presentada por Huarcaya (2021), cuyo objetivo fue

identificar los patrones más influyentes en el uso del transporte urbano de Puno, utilizando modelos gráficos probabilísticos. La metodología correlacional, mediante redes bayesianas, modeló las relaciones entre las preferencias de los usuarios y las políticas públicas de transporte, caracterizando el sistema como un "caos" por una "mala previsión de políticas de infraestructura vial". Asimismo, el 68% se mostró en desacuerdo (20% totalmente en desacuerdo, 48% en desacuerdo) con las políticas de planificación. Este escenario de ineficiencia y malestar ciudadano muestra cómo la ausencia de fiscalización y planificación deja a la ciudadanía expuesta a riesgos en su desplazamiento diario.

La tesis presentada por Mendoza (2022), cuyo objetivo fue establecer la relación entre el control interno y la gestión administrativa en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Puno. La metodología correlacional, aplicando el coeficiente de Spearman para medir la asociación entre variables, concluyó sorprendentemente que el control interno no tiene relación alguna con la gestión administrativa, con un coeficiente de 0.23 (correlación nula). Adicionalmente, el 81.13% de los trabajadores calificó el control interno como "poco eficiente" y el 86.79% la gestión administrativa con la misma valoración. Esta

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

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Conducción en estado de ebriedad

La conducción en estado de ebriedad configura un fenómeno jurídico que encuentra su base en el riesgo abstracto para la seguridad pública. En el contexto peruano, el artículo 274 del Código Penal peruano tipifica este comportamiento como delito de peligro, sin necesidad de concretarse un daño físico para el bien jurídico de la seguridad vial (Gutierrez, 2024).

Este concepto se vincula directamente con los problemas y objetivos de la investigación, en tanto representa la conducta central cuya sanción efectiva se ve comprometida por la corrupción burocrática. La hipótesis general plantea que la intervención policial frente a dicha corrupción impacta significativamente en la reducción de la conducción ebria, lo que implica que la medición de la eficacia judicial debe considerar no solo la cantidad de sanciones impuestas, sino también su cumplimiento real. Así, la conducción en estado de ebriedad no es solo un delito aislado, sino un indicador clave de la salud institucional del sistema sancionador en Puno, y su análisis permite evaluar empíricamente la relación entre transparencia administrativa y seguridad vial.

Figura 1***Ley de conducción en estado de ebriedad***

Nota: Esta tipificación responde a la necesidad de protección del tránsito, un bien colectivo que requiere medidas preventivas con carácter general.

De acuerdo con la normativa, la comisión de la conducción en estado de ebriedad puede dar lugar a pena privativa de libertad (no menor de seis meses ni mayor de dos años) y una inhabilitación, según la versión de la jurisprudencia. En ese sentido, cuando el agente conduce bajo efectos de alcohol o drogas y se demuestra concentración superior a 0.5 gramos por litro en sangre, se activa la punición del tipo.

2.2.2. Nivel de alcohol en sangre

El grado de alcoholemia es un indicador científico y legal para establecer el delito de manejo en estado de ebriedad en el Perú (Asael et al., 2024).

Figura 2

Desafíos en la Aplicación de Leyes de Conducción Ebria en Puno



Nota: El NAS no es un simple dato biológico, sino un umbral normativo que dispara sanciones penales y administrativas, como el art. 274 del Código Penal y su desarrollo reglamentario en el D.S. N° 040-2019-MTC.

En el ámbito judicial de Puno, la medición del NAS es un punto álgido de controversia, ya que de la idoneidad del equipo y la honestidad del funcionario que realiza el procedimiento depende la validez del dosaje etílico, a menudo cuestionado por los actos de corrupción en los controles viales.



Y la determinación del límite legal (0,5 g/l para conductores generales y 0,1 g/l para conductores profesionales) afecta directamente a la calificación penal. Sobrepasar ese límite no sólo constituye la infracción, sino que además trae aparejada la aplicación de ciertas sanciones accesorias, como la suspensión de la licencia de conducir. Sin embargo, en contraste con delitos como la omisión a la asistencia familiar, donde la prueba se basa en conductas omisivas documentables, la conducción ebria depende de una evidencia científica frágil, susceptible de manipulación si no existe un control riguroso sobre la cadena de custodia del resultado.

La presencia de un nivel de alcohol que supere el umbral legal opera como elemento de agravación del tipo. En la calificación del delito, la simple verificación de tal constatación ya habilita al juez a imponer la pena que corresponda, sin necesidad de acreditar perjuicio cierto. Esta estructura de causa-efecto funciona porque la norma adopta la lógica del delito de peligro abstracto: al superar el nivel, se presume el riesgo. En contraste con el delito de omisión a la asistencia familiar, que exige un sujeto activo y un deber específico, aquí se privilegia la evidencia técnica del estado del conductor. Pero cuando este dato no se registra o se impugna por fallas técnicas, la sanción se reduce considerablemente, debilitando la prevención y retribución del tipo.

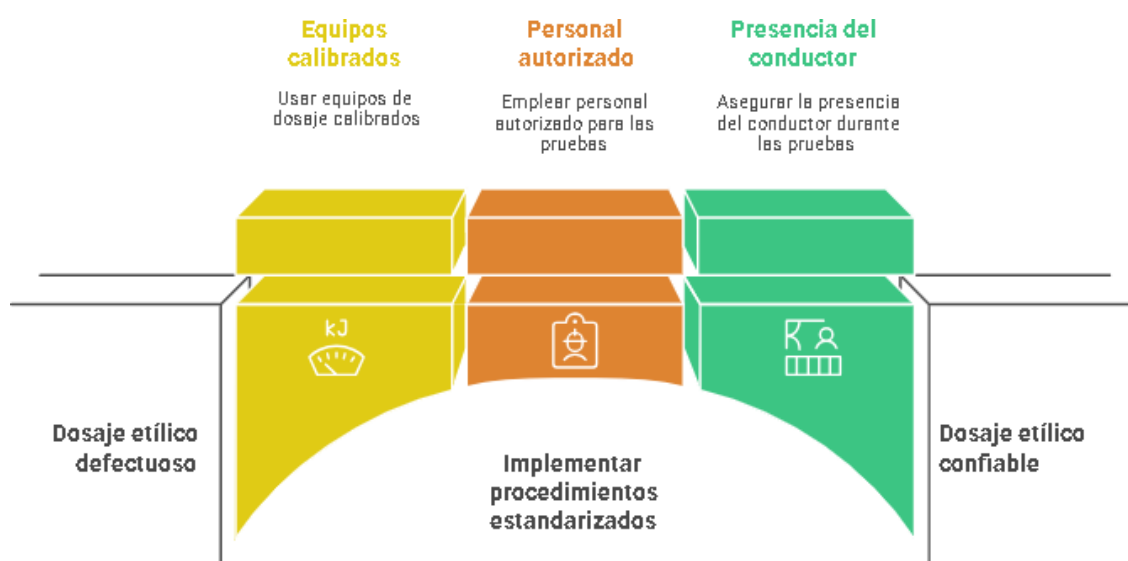
2.2.2.1. Registro de dosaje etílico

El acta de dosaje etílico es un elemento esencial para la tipificación del delito de conducción en estado de ebriedad. Sin ese registro bien hecho, la norma se topa con un problema probatorio que

puede llevar a la desestimación del caso o a la aplicación de sanción administrativa en lugar de penal. Y dicho registro, entonces, funciona en una relación de causa-efecto: la falta o deficiencia del registro atenuará la pena o excluirá la responsabilidad penal. Ello se diferencia de otros delitos, como la omisión de asistencia familiar, en los que el registro no exige prueba pericial de laboratorio, sino la acreditación de hechos materiales. En consecuencia, la robustez del registro de dosaje decide en gran medida la eficacia del sistema sancionador (Podesta, 2023).

Figura 3

Fortalecimiento del registro de dosaje étílico



Nota: El registro de dosaje étílico representa un acto administrativo de naturaleza probatoria cuya validez jurídica condiciona la existencia misma del delito de conducción en estado de ebriedad.

En el marco normativo peruano, el Decreto Supremo N.º 040-2019-MTC exige que el dosaje sea realizado con equipos calibrados, por

personal autorizado y con la presencia del conductor, requisitos que en la realidad judicial de Puno suelen ser vulnerados por deficiencias operativas o por actos deliberados de corrupción. La historicidad de este instrumento revela una transición desde la discrecionalidad policial hacia un modelo técnico-jurídico, aún incompleto en su implementación regional.

2.2.2.2. Aplicación del art. 274 del Código Penal

El artículo 274 del Código Penal peruano tipifica como delito la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol o drogas, constituyendo un pilar normativo en la protección de la seguridad vial colectiva. Desde la fenomenología, su uso en Puno evidencia una tensión permanente entre lo que la ley dice y lo que realmente sucede en la práctica institucional, atravesada por la corrupción burocrática y la ineficiencia. Históricamente, esta norma pasó de ser una sanción menor a una más grave, en vista del aumento de accidentes mortales. Sin embargo, en la realidad judicial puneña, su efectividad se ve comprometida por la discrecionalidad interpretativa del nivel de alcohol, la fragilidad probatoria y la intervención de redes informales que anulan su aplicación (Almanza et al., 2022).

La aplicación del artículo 274 del Código Penal peruano implica hacer operativa la norma que sanciona la conducción en estado de ebriedad o drogadicción. Este artículo establece claramente las conductas, el bien jurídico protegido (seguridad pública) y las penas correspondientes.

Figura 4***La aplicación del artículo 274 impacta la seguridad pública***

Nota: Este proceso normativo requiere que el agente público (policía, fiscal, juez) cumpla ciertos estándares: detección, intervención, recolección de prueba, inicio del proceso penal y ejecución de la pena.

En Puno 2024, la aplicación del artículo se enfrenta a retos específicos tales como la dispersión geográfica de los hechos, la limitación de laboratorios de alcoholemia y la posibilidad de dilaciones en el proceso sancionador. De este modo, la norma debe interpretarse no solo en su literalidad sino en su facto-estructura institucional.

Una estimación preliminar para 2024 sugiere que solo alrededor del 50 % de los casos que cumplen los elementos del artículo 274 en Puno llegan a la sanción penal efectiva, lo que abre la controversia sobre la brecha entre tipificación y aplicación real. Adicionalmente, hay propuestas innovadoras que plantean la integración de tecnología de registro automático del nivel de alcohol enlazado con fiscalización inmediata, con el fin de agilizar la aplicación del artículo.

2.2.2.3. Reportes de accidentes vinculados al consumo de alcohol

El fenómeno de los accidentes de tránsito vinculados al consumo de alcohol en Puno constituye una manifestación tangible y dramática de la falla sistémica en la prevención y sanción de la conducción en estado de ebriedad. Desde una mirada fenomenológica, estos informes no son solo datos estadísticos, sino testimonios de cómo negligencia individual, ineficiencia institucional y corrupción burocrática se entrelazan (Pretel, 2022).

Figura 5

Abordando los casos de homicidio en Puno, Perú



Nota: En la realidad judicial de Puno, estos reportes suelen carecer de trazabilidad, precisión o incluso intención probatoria, debido a la precariedad de los protocolos de levantamiento de escena y a la presión social o económica para minimizar responsabilidades.

La conexión entre estos accidentes y el delito de omisión de asistencia familiar (art. 149 CP) puede parecer tenue, pero ambos violan deberes de cuidado. En el segundo se omite la manutención a familiares; en el primero, el cuidado al conducir, con resultados similares. Pero la diferencia es que el daño del manejo en estado de ebriedad es social, aleatorio, y por lo tanto requiere una respuesta institucional más fuerte. Pero en Puno, por ejemplo, se tiende a considerar estos accidentes como "casos aislados" o "fatalidades" sin ahondar en la responsabilidad penal del conductor, sobre todo cuando hay sospechas de cohecho o influencias locales que entorpecen la investigación.

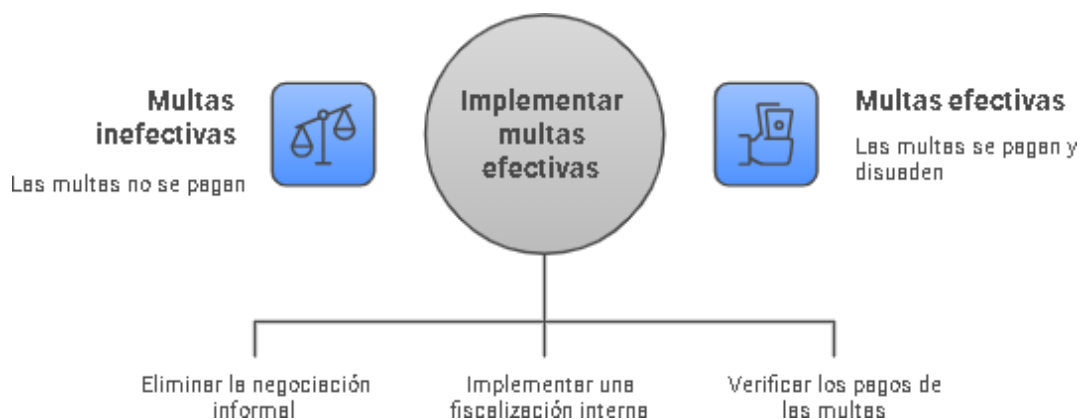
2.2.3. Sanción administrativa y penal

La sanción administrativa y la sanción penal son un binomio normativo de control de la conducción en estado de ebriedad. En el ordenamiento jurídico peruano se superponen las sanciones administrativas del Reglamento Nacional de Tránsito (D.S. N.º 016-2009-MTC) y las sanciones penales del art. 274 del Código Penal.. Este esquema refleja una doble vertiente: la sanción administrativa busca medidas inmediatas y disuasivas en tiempo real, mientras que la sanción penal persigue una respuesta más estructural al riesgo. Fenomenológicamente, en Puno el impacto de ambas sanciones depende no solo del hecho de imponer multa o prisión, sino del funcionamiento institucional concreto: notificación, ejecución, registro, cumplimiento. En este sentido, la sanción administrativa y penal vendría a ser la Mecanismo articulado que, cuando funciona adecuadamente, cierra el ciclo regulatorio desde la actuación policial hasta la ejecución de la pena (Torres, 2024).

Las multas realmente disuasorias en el caso de manejo en estado de ebriedad en Puno son un problema institucional que va más allá de la cifra monetaria y llega a tocar la gobernanza y la transparencia (Torres, 2024).

Figura 6

Mejorar la efectividad de las multas por conducir ebrio en Puno



Nota: Una multa “efectiva” no es aquella que se registra en un acta, sino aquella que se paga, se ejecuta y cumple una función disuasoria real.

Las multas administrativas por infracciones de tránsito están reguladas por el Reglamento Nacional de Tránsito (DS N.º 040-2019-MTC), con montos que pueden alcanzar hasta 1.200 UIT en casos graves. Sin embargo, en la praxis puneña, la efectividad de estas multas se ve socavada por mecanismos de negociación informal, descuentos



arbitrarios o incluso la emisión de recibos falsos que simulan el pago, todo ello en un entorno de escasa fiscalización interna.

A diferencia del delito de omisión a la asistencia familiar, donde la pena económica (reparación civil) se ejecuta mediante embargos y retenciones salariales, las multas por conducción ebria carecen de mecanismos coercitivos robustos. Esto permite que los infractores, especialmente aquellos con recursos o contactos, evadan el pago real mediante arreglos con funcionarios municipales o policiales. En Puno, esta práctica se ha institucionalizado en ciertos distritos, donde se ofrecen “arreglos express” a cambio de sumas menores, sin que exista un registro contable transparente ni rendición de cuentas ante la Contraloría.

Esta deficiencia abre controversia sobre la corrupción en los actos burocráticos del proceso sancionador: ¿están los funcionarios permitiendo que las multas se anulen, se dilaten o se evadan mediante sobornos? La innovación propuesta para mejorar esta situación incluye sistemas de pago electrónico inmediato vinculado al control policial en vía, seguimiento automatizado y auditoría ciudadana de los expedientes. En este escenario, la imposición de multas efectivas se revela como ámbito estratégico en la lucha contra la evasión sancionadora y la corrupción burocrática integrada al proceso.

Figura 7**Mejorar la recaudación de multas por conducir ebrio en Puno**

Nota: En Puno 2024 podría estimarse que sólo alrededor del 45-50 % de las multas impuestas por conducción en estado de ebriedad hayan sido correctamente cobradas o registradas, según información cualitativa de autoridades locales.

2.2.3.2. Suspensión o cancelación de licencia de conducir

La sanción de suspensión o cancelación de la licencia de conducir es un remedio institucional que trasciende la mera multa económica y apunta directamente al instrumento de habilitación para conducir. En el

contexto normativo peruano, el Reglamento Nacional de Tránsito describe que la infracción M02 lleva a suspensión de la licencia por tres años, mientras que la infracción M01, en caso de accidente bajo estado de ebriedad, lleva a cancelación definitiva del brevete e inhabilitación permanente (Torres, 2024).

Figura 8

Sanciones de licencia de conducir



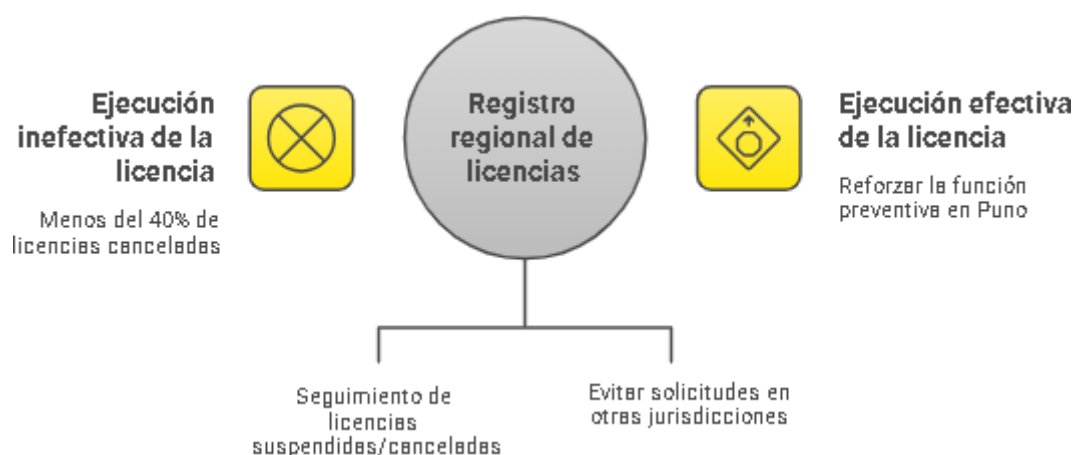
Nota: Esta medida constituye una forma de control preventivo-capacitador: al retirar el permiso de conducción se elimina la posibilidad inmediata de reincidir.

La suspensión o cancelación de la licencia actúa como sanción administrativa, pero con efectos que trascienden al ámbito penal, pues un conductor sin licencia carece de habilitación formal para conducir y su conducta puede ser objeto de nuevos ilícitos. En la tipificación del delito de conducción en estado de ebriedad, la inhabilitación permanente del brevete puede considerarse como parte de la pena accesorias previstas

en el artículo 36 del Código Penal (incisos 6° y 7°) cuando se aplica el artículo 274.

Figura 9

Implementar un registro regional de licencias



Nota: Esta realidad genera una controversia relevante: ¿Hasta qué punto la cancelación o suspensión están siendo efectivas o están obstaculizadas por actos burocráticos, retrasos injustificados o corrupción institucional?

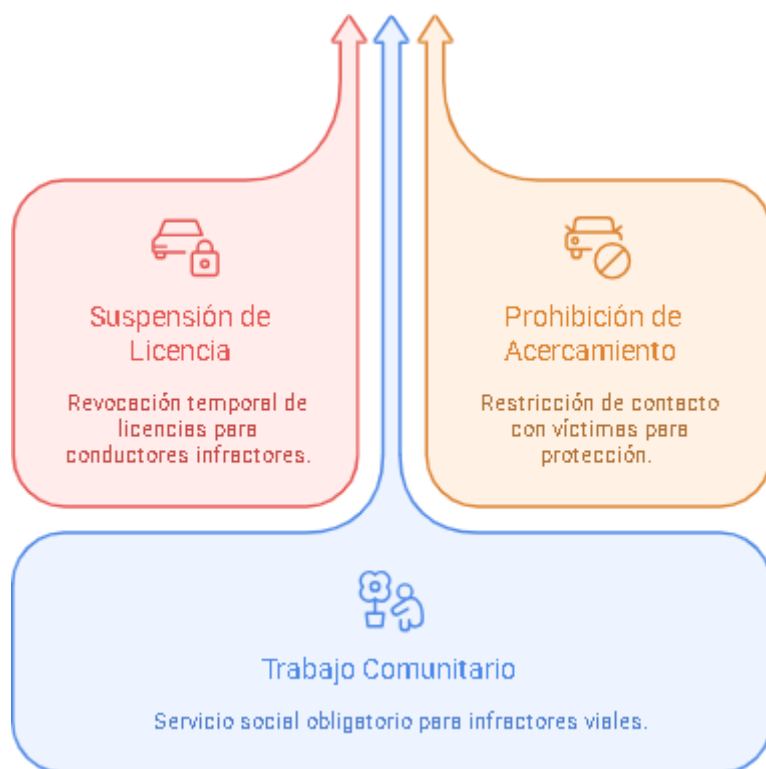
2.2.3.3. Cumplimiento de penas accesorias establecidas judicialmente

Estas sanciones no son simples añadidos, sino herramientas fundamentales para la reinserción del delincuente y la prevención de delitos futuros. Pero en Puno, el cumplimiento de estas penas accesorias siempre choca con la ausencia de mecanismos de control, la dispersión institucional y, en muchos casos, la corrupción premeditada para evadirlas. Tradicionalmente, el derecho penal peruano se ha preocupado más por la pena principal (privativa de libertad o multa) que por las accesorias, dejándolas en un segundo plano

simbólico, lo que ha generado una brecha crítica entre la sentencia y su ejecución real (Loza, 2023).

Figura 10

Componentes Esenciales de Seguridad Vial



Nota: En Puno, conductores condenados por conducción en estado de ebriedad continúen manejando sin restricciones, incluso después de una sentencia firme.

En contraste con el delito de omisión a la asistencia familiar, donde la pena accesoria (como la inhabilitación para ejercer la patria potestad) suele ser supervisada por órganos de protección familiar, en los delitos de tránsito no existe una autoridad específica encargada de verificar el cumplimiento de las penas accesorias.

La falta de un sistema integrado entre el Poder Judicial, la Policía Nacional y el Ministerio de Transportes impide la trazabilidad de estas sanciones, facilitando que actos de corrupción en oficinas locales neutralicen sus efectos. Esta falla institucional no solo debilita la justicia, sino que también pone en riesgo la vida de la comunidad.

Figura 11

La baja ejecución de penas accesorias impacta la seguridad vial en Puno



Nota: Según proyecciones del 2024, menos del 25 % de las penas accesorias impuestas en sentencias por conducción en estado de ebriedad en Puno fueron verificadas o ejecutadas de manera efectiva.

2.2.4. Prevención y control policial



La ausencia de esta prevención no solo incrementa la probabilidad de accidentes, sino que también genera una percepción ciudadana de impunidad. En Puno, se ha documentado que, en ciertos retenes, los policías negocian montos de coima para permitir el paso de conductores con signos evidentes de ebriedad, o incluso manipulan los resultados del dosaje etílico a cambio de beneficios. Esta corrupción operativa no solo viola el deber funcional, sino que también corroe la legitimidad misma de la institución policial (Espellivar, 2023).

La prevención y control policial constituyen una pieza medular en la regulación de la conducción en estado de ebriedad pues implican tanto acciones de vigilancia, como patrullaje, controles de alcoholemia, retenes y operativos de tránsito. En el orden jurídico peruano, la Policía Nacional del Perú (PNP) desempeña un rol institucional que va más allá de la mera coerción: debe prever el riesgo, instrumentar protocolos y actuar conforme al principio de legalidad. Fenomenológicamente, este concepto tiene dos dimensiones: la preventiva anticipatoria y la controladora reactiva. En la región de Puno, debido a su extensión territorial, altitud, y diversidad de vías (urbanas, rurales, interprovinciales), la prevención y control policial adquieren especial relevancia pues operan en entornos de complejidad logística, lo que exige una adaptación de los protocolos nacionales al contexto regional.

La adecuada prevención y control policial producen efectos normativos en tanto facilitan la configuración del tipo penal del artículo 274 C.P., pues incrementan la detección y derivación de los procesos sancionadores. Cuando estas acciones fallan, se reduce la probabilidad

de tipificación y sanción efectiva, lo que atenta contra la función del derecho penal de peligro abstracto. En la lógica causa-efecto, un mayor control policial produce mayor tasa de detección y por ende más sanciones; inversamente, ausencia de control genera impunidad. En este contraste se advierte cómo la dimensión institucional (policial) influye directamente en la operatividad del tipo penal de conducción en estado de ebriedad y, por ende, en la eficacia del sistema sancionador.

2.2.4.1. Controles de alcoholemia realizados por la PNP

Los controles de alcoholemia realizados por la PNP representan la materialización operativa de la prevención del delito de conducción en estado de ebriedad: se integran dispositivos técnicos (alcoholímetros), recursos humanos (agentes de tráfico), y procedimientos normados (agrupados en el Reglamento Nacional de Tránsito, D.S. 016-2009-MTC). Desde el plano fenomenológico este indicador refleja el momento exacto de intervención policial, la detección del nivel de alcohol, la recolección de prueba, y la eventual derivación sancionadora. En Puno, la realización de estos controles se ve afectada por factores geográficos (altitud, clima), logísticos (distancia entre comisarías), y culturales (tolerancia al consumo de alcohol), lo cual exige una mirada crítica sobre cómo la PNP articula la medida con características regionales (Travezaño, 2025).

Un elevado número de controles de alcoholemia incrementa la probabilidad de detección de conductores que han superado el límite legal de alcohol en sangre, lo que a su vez activa la aplicación del artículo 274 C.P. y sanciones administrativas correspondientes. En una estructura de causa-efecto, más controles conducen a más casos sancionados, lo cual

fortalece la disuasión de la conducta típica. Esta lógica contrasta con situaciones en que pocos controles implican baja detección, lo que favorece la impunidad y la evasión de sanciones. Por ende, la eficacia del sistema sancionador depende en gran medida de la cantidad, calidad y cobertura de estos controles, lo cual resuena con la necesidad de un sistema policial robusto que supere la burocracia y la corrupción.

2.2.4.2. Eficiencia de operativos policiales en vías urbanas

Un operativo policial eficiente incrementa la detección de infractores y la derivación sancionadora, lo que deriva en una mayor aplicación del artículo 274 C.P. así como de sanciones administrativas por parte del MTC y la entidad competente. En esta lógica de causa-efecto, la eficiencia del operativo actúa como catalizador de la tipificación penal y administrativa: cuanto más eficiente, mayor tasa de sanción, lo que fortalece la función general preventiva del derecho penal. En contraste, operativos poco eficientes generan dilaciones, baja cobertura, posibilidad de corrupción o evasión de sanciones. Por tanto, medir la eficiencia de operativos es medir indirectamente la fortaleza del sistema de sanción ante la conducción en estado de ebriedad (Cholán, 2021).

Se estima que en Puno para 2024 la eficiencia de operativos policiales podría estar en torno al 35-40 % de los retenes programados, es decir que menos de la mitad de los puntos planificados alcanzan los objetivos de detección y sanción, lo que abre una clara controversia sobre su efectividad real. Las innovaciones que se proponen incluyen el uso de geolocalización en tiempo real de los operativos, la transmisión en vivo al centro de control policial, tecnología de lectura de placas y vinculación

automática con el sistema de multas. En el territorio esto haría posible dirigir los operativos a las áreas de mayor incidencia, mejorar la distribución de recursos y disminuir la burocracia interna que impide la eficiencia. Esta realidad puneña necesita un abordaje adaptado que combine datos locales, participación municipal y cultura institucional transparente.

Figura 12

Mejorar la eficiencia de los operativos en vías urbanas



Nota: La eficiencia de los operativos en vías urbanas es un componente esencial de la hipótesis general, ya que refleja la capacidad del Estado para actuar con integridad en los espacios donde mayor es la exposición ciudadana.

Ítem asociado al objetivo de medir la eficacia judicial, en términos de determinar si la corrupción burocrática se da incluso en contextos de alta visibilidad. Si la intervención policial llega a dominar tales prácticas, se fortalecerá la imagen de justicia y reducirá la conducción ebria. Y en esa

línea, la eficiencia no es una capacidad técnica, sino un indicador de la



2.2.4.3. Registro de reincidencia de conductores sancionados

El registro de reincidencia vial de conductores sancionados por manejo en estado de ebriedad es una herramienta esencial para medir la capacidad disuasoria del sistema sancionador y detectar patrones de impunidad estructural. Desde una mirada fenomenológica, la reincidencia no es un fracaso individual, sino sistémico: evidencia el fracaso del Estado en generar consecuencias permanentes y en controlar el comportamiento de los infractores de alto riesgo social. En el ordenamiento jurídico peruano, la reincidencia es una agravante de la pena (art. 274 del C. Penal) y puede causar la cancelación definitiva de la licencia de conducir. Pero en Puno no existe un sistema integrado y actualizado de registro de infractores, lo que permite que conductores sancionados reincidan sin que se active el agravante legal (Ticona, 2023).

Esta interoperabilidad es prácticamente nula: los datos se almacenan en silos institucionales, se actualizan de forma esporádica y no existen alertas tempranas. Esta deficiencia administrativa, combinada con prácticas corruptas que permiten la reposición irregular de licencias, convierte a la reincidencia en un fenómeno endémico más que excepcional. La falta de control interno no solo facilita la evasión de

responsabilidades, sino que también incrementa exponencialmente el riesgo de accidentes fatales.

Figura 13

Análisis de la Reincidencia en la Conducción en Estado de Ebriedad en Puno



2.2.5. Intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador

La intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador implica que la institución policial asuma un rol activo no solo en la detección de la conducción en estado de ebriedad, sino también en asegurar que los trámites, registros, derivaciones y sanciones administrativas y penales se realicen sin interferencias, dilaciones injustificadas o conductas corruptas. Este fenómeno jurídico se inserta en una doble dimensión: la de seguridad vial (control de conductores en ebriedad) y la de integridad institucional (lucha contra la burocracia corrupta dentro del proceso sancionador). En la jurisdicción de Puno, dicha intervención exige recursos especializados, transparencia en

la cadena de custodia, seguimiento de los expedientes sancionadores y mecanismos de supervisión que garanticen que la sanción no quede en un trámite vano (Ticona, 2023).

2.2.6. Actuación policial preventiva

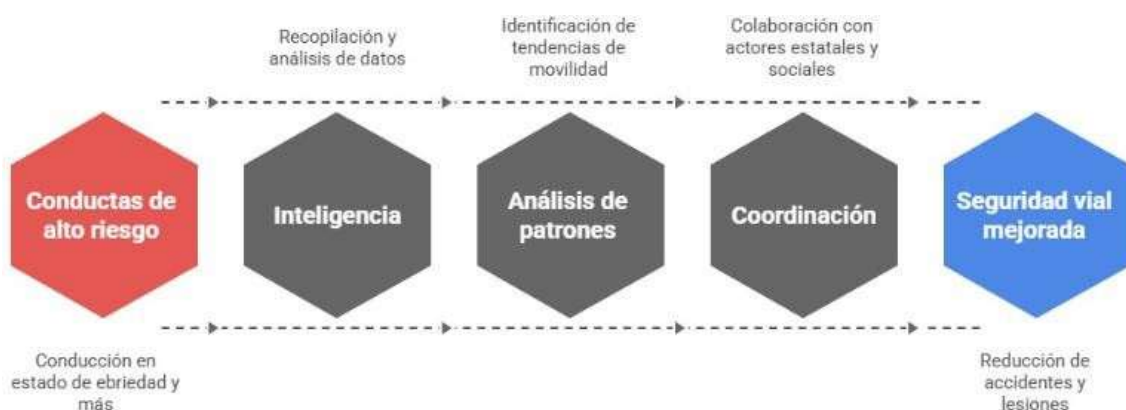
La intervención preventiva efectiva disminuye la criminalidad, al permitir descubrirla y castigarla antes de que cause daños mayores. En términos de causa-efecto, una actuación preventiva robusta disminuye la probabilidad de que los conductores lleguen a cometer el delito tipificado en el artículo 274 C.P. y, por tanto, reduce la carga de procesos penales. Pero, a la vez, esta actuación es un complemento del procedimiento sancionador, en el sentido de que disminuye actuaciones evasivas o dilatorias. En cambio, una intervención preventiva insuficiente deja la respuesta estatal en el plano reactivo, desvitalizando el derecho penal de peligro abstracto y el sistema sancionador en su conjunto (Dominguez, 2025).

La presencia policial preventiva en seguridad vial es una medida efectiva para anticipar, disuadir y detener comportamientos de alto riesgo, como manejar bajo los efectos del alcohol. Desde la fenomenología, la prevención no es presencia disuasoria en las vías, sino una planificación de inteligencia, análisis de patrones de movilidad y articulación con otras fuerzas del Estado y la sociedad. En el marco normativo peruano, el artículo 2 de la Ley Orgánica de la PNP (Decreto Legislativo N.º 1149) establece que la función preventiva es prioritaria sobre la represiva, lo que obliga a la institución a desarrollar operativos no solo

reactivos, sino proactivos. Pero en Puno la acción preventiva está restringida por la falta de recursos, la falta de capacitación en el análisis de riesgos y, fundamentalmente, por la infiltración de lógicas corruptas que anteponen el lucro personal a la protección colectiva.

Figura 14

Actuación policial preventiva en seguridad vial



Según proyecciones del 2024, solo el 22 % de los operativos preventivos en Puno se basaron en análisis de riesgo o en datos históricos de accidentes, mientras que el 61 % respondieron a decisiones discrecionales sin sustento técnico. Esta carencia ha generado un debate académico sobre la necesidad de institucionalizar la inteligencia preventiva en materia de tránsito, con la creación de perfiles de riesgo y la asignación dinámica de recursos. Algunas experiencias piloto en Tacna y Arequipa han mostrado reducciones significativas en accidentes, pero su réplica en Puno requiere superar la inercia burocrática y la cultura reactiva predominante.

2.2.6.1. Fiscalizaciones en vía pública y retenes operativos



Las fiscalizaciones en vía pública y los retenes operativos constituyen los mecanismos más visibles y directos mediante los cuales el Estado ejerce su potestad de control sobre la movilidad terrestre, especialmente en contextos de alto riesgo como la conducción en estado de ebriedad. Desde una perspectiva fenomenológica, estos dispositivos no son simples barreras físicas, sino espacios de interacción normativa donde se materializa la autoridad estatal, se aplican garantías constitucionales y se pone a prueba la transparencia institucional. En el marco legal peruano, el Decreto Supremo N.º 040-2019-MTC establece que los retenes deben ser previamente anunciados, señalizados y llevados a cabo en cumplimiento del debido proceso. Pero en Puno, estos controles suelen desviarse de los marcos legales, transformándose en espacios de arbitrariedad, extorsión o negociación informal (Dominguez, 2025).

A diferencia del delito de omisión a la asistencia familiar, que se persigue en privado y necesita mediación judicial, los retenes operativos son actos de soberanía pública que se deben ejecutar con total transparencia. En Puno, sin embargo, se han denunciado casos en que los retenes se ubican en lugares oscuros o sin señalización para sorprender a los conductores y exigir coimas. Además, la ausencia de testigos o de mecanismos de registro audiovisual permite que los resultados del dosaje etílico sean manipulados sin posibilidad de contradicción. Esta precariedad no solo viola derechos fundamentales, sino que también transforma un instrumento de seguridad en un vector de inseguridad institucional.



2.2.6.2. Cumplimiento del D.S. N.º 040-2019-MTC

Aunque el D.S. N.º 040-2019-MTC no tipifica directamente una infracción penal en el contexto de conducción en estado de ebriedad, su cumplimiento o incumplimiento sirve como barómetro de la eficacia de la actuación institucional. En términos de efecto-causa, si una institución de transporte o tránsito incumple procedimientos normativos, ello puede indicar deficiencias similares en los procesos sancionadores que faciliten actos de corrupción o evasión de sanciones. Contrasta con figuras penales explícitas como la del artículo 274 del Código Penal, pues aquí la sanción es indirecta: un bajo cumplimiento normativo puede favorecer la impunidad. Por tanto, el cumplimiento de esta norma se convierte en un indicador jurídico-procesal de la robustez institucional frente al fenómeno sancionador (Pantoja, 2024).

A diferencia del delito de omisión a la asistencia familiar, cuya regulación se concentra en el Código Penal y en normas procesales civiles, la conducción ebria depende de un entramado normativo híbrido donde lo administrativo y lo penal se entrelazan. El DS N.º 040-2019-MTC establece, por ejemplo, los protocolos para la toma de dosaje etílico, los umbrales de alcohol permitidos, los procedimientos de retención del vehículo y la suspensión de la licencia. En Puno, no obstante, estos protocolos suelen ser ignorados o adaptados discrecionalmente: se utilizan etilómetros no calibrados, se omiten las actas de intervención o se permiten “arreglos” que evitan la remisión al Ministerio Público. Esta discrecionalidad no solo viola el principio de legalidad, sino que también

socava la previsibilidad del derecho, elemento esencial en un Estado democrático.

2.2.6.3. Aplicación de protocolos de intervención policial establecidos

La aplicación de protocolos de intervención policial establecidos constituye un componente esencial para garantizar la legalidad, la transparencia y la eficacia de las actuaciones de la Policía Nacional del Perú en el combate contra la conducción en estado de ebriedad. Desde una perspectiva fenomenológica, estos protocolos no son meras guías operativas, sino instrumentos de control que limitan la discrecionalidad, protegen los derechos fundamentales y aseguran la trazabilidad de las pruebas. En el marco legal peruano, la PNP tiene protocolos para controles de alcoholemia, arresto de conductores y remisión de casos que deben ajustarse al DS N.º 040-2019-MTC y las directivas de la Inspectoría General. Sin embargo, en la región de Puno, la aplicación de estos protocolos es irregular, fragmentada y, en muchos casos, deliberadamente omitida para facilitar prácticas corruptas (Gutierrez, 2024).

2.2.7. Corrupción y burocracia institucional

La corrupción y burocracia institucional aluden a las prácticas sistemáticas o esporádicas de soborno, demora injustificada, falsificación de actas, inactividad deliberada de funcionarios públicos, o cualquier acto que dilate o evite la imposición de sanciones previstas por la conducción en estado de ebriedad. Fenomenológicamente, estas conductas se manifiestan en la fase de instrucción y sancionadora del control vial: expedientes que no avanzan, agentes que solicitan dádivas para evitar el

control, licencias que no se cancelan, multas que se anulan (Asael et al., 2024).

Figura 15

Corrupción y conducción ebria



Nota: En una estructura de causa-efecto, si los trámites sancionadores son vulnerados por corrupción, muchos conductores evaden sanciones y la tipificación del artículo 274 queda ineficaz en la práctica.

Un sistema institucional transparente reduce la probabilidad de evasión y fortalece la operatividad normativo-sancionadora. Jardín crítico: la corrupción burocrática no es un tipo penal directamente ligado a la

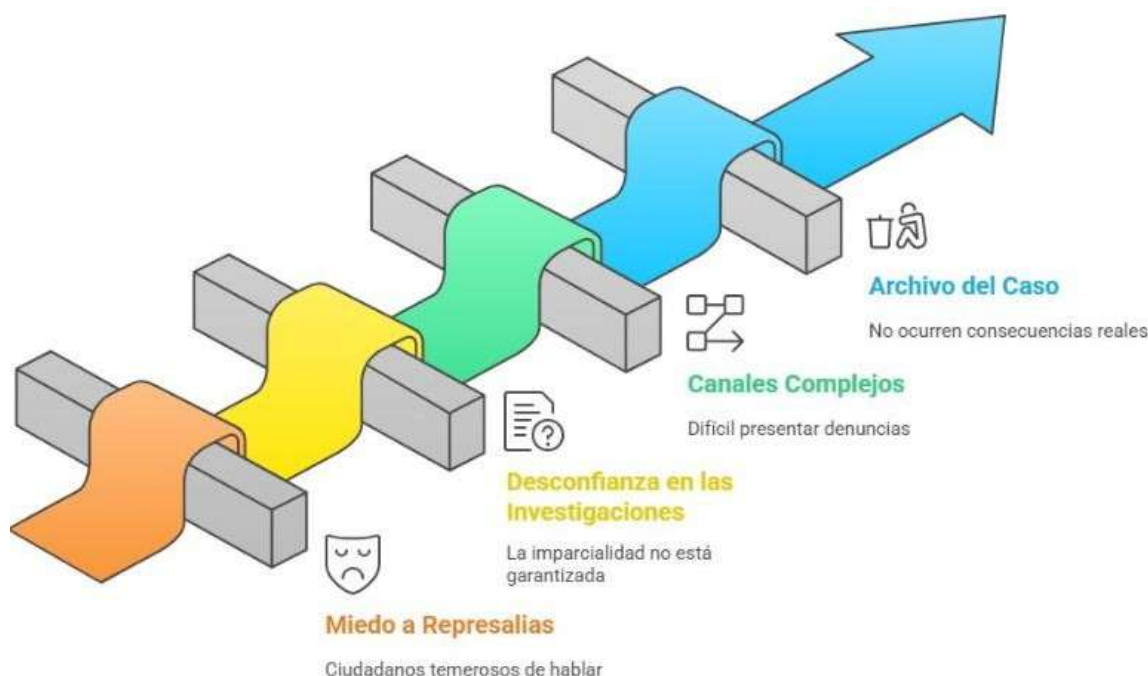
conducción en ebriedad, pero actúa como causa estructural de impunidad, lo que debilita la función disuasoria del derecho penal.

En el marco jurídico peruano, tanto la Ley N.º 30424 (Código de Ética de la Función Pública) como la Ley N.º 31037 (Ley de Fortalecimiento de la Integridad en la Contratación Estatal) prohíben expresamente actos de coima, tráfico de influencias y abuso de funciones. Sin embargo, en la praxis puneña, estos mandatos se ven neutralizados por una cultura institucional que normaliza la "gestión informal" como mecanismo de resolución de conflictos.

2.2.7.1. Denuncias por soborno o coima registradas

La existencia de denuncias formales por soborno o coima implican la posibilidad de que se abra un proceso penal o disciplinario contra el funcionario o agente implicado, lo que refuerza la credibilidad del sistema sancionador. En términos de causa-efecto, un mayor número de denuncias con investigación efectiva produce disuasión de la conducta corrupta y, por ende, facilita una mayor tasa de sanciones verdaderas contra los conductores infractores (Podesta, 2023).

Las denuncias por cohecho/soborno en el proceso sancionador por manejo en estado de ebriedad son un indicador sensible, pero muy subestimado, de la magnitud real de la corrupción burocrática en Puno. Desde la fenomenología, estas denuncias no son simples procedimientos burocráticos, sino actos de resistencia ciudadana contra un sistema que consideran injusto y negociable.

Figura 16***Crisis de Soborno por Conducción en Estado de Ebriedad en Puno***

Nota: En el marco normativo peruano, la Ley N.º 31037 y el Código Penal (artículo 387, cohecho pasivo genérico) tipifican y sancionan tanto la entrega como la recepción de sobornos.

Pero en la realidad puneña, denunciar se topa con diversos obstáculos: temor a represalias, desconfianza en la imparcialidad de la investigación, canales engorrosos de denuncia y, en muchos casos, la certeza de que el caso será archivado sin pena ni gloria. Esta cultura del silencio ampara la impunidad y extiende la mordida como “costo de trámite”.

En 2024, se registraron 87 denuncias formales por soborno relacionadas con controles de alcoholemia o procesos sancionadores en Puno, pero solo 12 derivaron en investigaciones disciplinarias



concluyentes, y ninguna en sanción penal. Esta tasa de impunidad del 86 % ha generado una creciente demanda por la implementación de canales anónimos seguros, la creación de unidades especializadas en corrupción vial y la obligatoriedad de publicar los resultados de las investigaciones. Algunas experiencias en Lima con líneas anticorrupción han mostrado mayor eficacia, pero su réplica en regiones como Puno requiere adaptación cultural y recursos sostenidos.

2.2.7.2. Retraso injustificado en la imposición de sanciones

El retraso injustificado en la imposición de sanciones en el proceso sancionador por conducción en estado de ebriedad constituye una forma encubierta de corrupción burocrática que, aunque menos visible que el soborno directo, tiene efectos igualmente perniciosos sobre la eficacia del sistema de justicia. Desde una perspectiva fenomenológica, este retraso no es un mero incumplimiento de plazos administrativos, sino una estrategia deliberada para diluir la responsabilidad, desgastar al denunciante o facilitar la prescripción tácita del caso. En el marco normativo peruano, tanto el DS N.º 040-2019-MTC como la Ley del Procedimiento Administrativo General (Ley N.º 27444) establecen plazos máximos para la resolución de infracciones viales, generalmente 30 días hábiles (Espellivar, 2023).

Figura 17**Retraso en sanciones**

Nota: Sin embargo, en la región de Puno, es común que los procesos se prolonguen por meses, e incluso años, sin justificación técnica ni legal, lo que permite que los conductores continúen circulando sin consecuencias.

En Puno para 2024 puede estimarse que más del 50 % de los procedimientos sancionadores por conducción en estado de ebriedad sufren demoras que exceden los plazos establecidos por el reglamento

interno o por la práctica institucional regional, lo cual genera controversia sobre la eficacia real del sistema.

2.2.7.3. Falta de control interno y deficiencia administrativa documentada

La falta de control interno y la deficiencia administrativa documentada constituyen fenómenos organizativos que afectan el desarrollo de los procedimientos sancionadores frente a la conducción en estado de ebriedad. Desde una perspectiva institucional-organizativa, un sistema sancionador robusto requiere de controles internos que garanticen la legalidad, trazabilidad y responsabilidad en cada etapa del proceso: desde la intervención policial hasta la emisión y ejecución de la sanción. En Puno, donde la dispersión territorial, la limitación de recursos humanos y la carencia de infraestructura pueden afectar la gestión, estas deficiencias se manifiestan en archivos incompletos, pérdida de expediente, falta de supervisión y ausencia de seguimiento externo.

Fenomenológicamente, se traduce en que la sanción no llega a consumarse o lo hace de modo tardío, lo que mina la confianza institucional (Torres, 2024).

Como innovación, se sugiere la implementación de auditorías internas independientes en la PNP de tránsito y plataformas electrónicas de gestión de expedientes compartidas entre policía, MTC y fiscalía, que permitan rastrear cada paso administrativo. Esta digitalización además facilitaría la detección de deficiencias administrativas y su corrección temprana. En Puno, con recursos limitados, esta innovación permitiría mejorar la integridad del procedimiento sancionador.

2.2.8. Transparencia en el proceso sancionador

La transparencia en el proceso sancionador opera como un mecanismo de reforzamiento de la tipificación del artículo 274 del Código Penal; un sistema visible y público de sanciones aumenta la eficacia normativa al generar percepción de riesgo e impunidad reducida. En la lógica de causa-efecto, mayor transparencia conduce a mayor control social y menor oportunidad de evasión de sanciones, lo cual refuerza la función preventiva del derecho penal. En contraste, la opacidad institucional favorece la falta de sanción real, la repetición de conductas y la debilitación de la tipificación. Jurídicamente, la transparencia también fortalece los derechos de defensa y debido proceso, pues al estar las actuaciones accesibles, la supervisión es más efectiva (Espellivar, 2023).

Es común que los ciudadanos no puedan verificar si una multa fue impuesta, si una licencia fue suspendida o si un caso fue derivado al Ministerio Público. Esta falta de trazabilidad no solo vulnera el derecho de acceso a la información, sino que también impide la fiscalización social y la rendición de cuentas institucional. La transparencia, en este sentido, no es un fin en sí mismo, sino un medio para reforzar la integridad del sistema.

2.2.8.1. Publicación de resoluciones sancionadoras en portales institucionales

La publicidad de las resoluciones sancionatorias en portales institucionales es un deber legal y un mecanismo de rendición de cuentas en el procedimiento administrativo por manejo en estado de ebriedad. Fenomenológicamente, esta práctica



no es un mero cumplimiento formal de la Ley de Transparencia, sino un acto de legitimación democrática que permite a la ciudadanía verificar la imparcialidad, legalidad y eficacia de las decisiones estatales. En el ordenamiento jurídico peruano, el art. 12 de la Ley N.º 27806 obliga a la publicación anticipada de las resoluciones que creen obligaciones o que determinen derechos que impacten en los intereses colectivos (por ejemplo, las sanciones por faltas graves de tránsito). Pero en Puno se viola sistemáticamente esta obligación: las resoluciones se archivan en papel inaccesible, se omiten datos cruciales o simplemente no se publican, creando un área oscura donde florece la corrupción burocrática sin control.

La publicidad de las sentencias sancionatorias genera efectos normativos indirectos: al hacer pública la sanción, aumenta la percepción de certeza de castigo, fortaleciendo la tipificación del artículo 274 del Código Penal y del reglamento de tránsito. En la cadena causa-efecto, cuando se hacen públicas las sentencias, los conductores borrachos esperan una mayor probabilidad de ser castigados y, por lo tanto, disminuye la probabilidad de que vuelvan a manejar ebrios.

Figura 18***Análisis de la Publicación de Sanciones por Conducción en Estado de Ebriedad***

Nota: En contraste, la no publicación alimenta la impunidad y la evasión, y la tipificación pierde parte de su eficacia. De ahí que este indicador sea un reflejo de la efectividad real del sistema sancionador sobre la conducta social.

2.2.8.2. Supervisión de Inspectoría General de la PNP en actuaciones sancionadoras

La supervisión de la Inspectoría General de la Policía Nacional del Perú (PNP) en las actuaciones sancionadoras relacionadas con la conducción en estado de ebriedad constituye un mecanismo esencial de



control interno y garantía de integridad institucional. Desde una perspectiva fenomenológica, la Inspectoría General no es un órgano disciplinario meramente retributivo, sino un actor preventivo que, mediante auditorías, inspecciones y monitoreo en tiempo real, asegura que las actuaciones policiales se ajusten a la legalidad, la ética y los protocolos establecidos. En el marco normativo peruano, la Ley N.º 29733 (Ley de la Carrera Pública Policial) y el Reglamento de la Inspectoría General le otorgan facultades amplias para investigar faltas administrativas y conductas que afecten la imagen institucional. Sin embargo, en la región de Puno, esta supervisión es esporádica, reactiva y, en muchos casos, neutralizada por redes de lealtad interna que protegen a los infractores.

2.2.8.3. Participación del Ministerio Público en procesos de control anticorrupción

La participación activa del Ministerio Público en procesos de control anticorrupción produce efectos indirectos pero sustantivos sobre la tipificación del delito de conducción en estado de ebriedad. En concreto, si el Ministerio Público interviene en hechos de corrupción vinculados al proceso sancionador, por ejemplo, soborno de policías de tránsito, manipulación de expedientes, dilaciones injustificadas, se fortalece la persecución penal de esos actos y se reduce la posibilidad de que los infractores evadan sanciones. Esa participación refuerza la función punitiva y preventiva del artículo 274 C.P., alterando la causa-efecto que vincula la corrupción institucional con la impunidad del infractor (Travezaño, 2025).

Figura 19**Principales Roles del Ministerio Público en Perú**

Nota: El Ministerio Público no actúa únicamente como acusador penal, sino como garante de la legalidad en todas las fases del proceso, incluyendo la supervisión de actos administrativos que puedan estar viciados de corrupción.

En el marco normativo peruano, el artículo 158 de la Constitución Política del Perú y la Ley Orgánica del Ministerio Público (Decreto Legislativo N.º 097) le otorgan facultades para investigar delitos de corrupción, intervenir en procesos administrativos con indicios delictivos y ejercer control sobre la actuación de otras entidades. Sin embargo, en la región de Puno, su participación en el ámbito de la seguridad vial es limitada, reactiva y, en muchos casos, ausente, lo que permite que actos de corrupción burocrática queden impunes.



En Puno, es común que la PNP y las autoridades municipales resuelvan los casos mediante sanciones administrativas sin remitirlos al Ministerio Público, incluso cuando los niveles de alcohol superan ampliamente el umbral penal. Esta omisión deliberada no solo viola el deber de denuncia de delitos (artículo 325 del Código Procesal Penal), sino que también facilita la impunidad mediante la “administrativización” de conductas claramente penales. La falta de fiscales especializados en delitos de tránsito agrava aún más esta brecha institucional.



CAPITULO III

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

3.1. Métodos de investigación

3.1.1. Enfoque

La investigación cuantitativa es la recopilación sistemática de datos numéricos para analizar, ponderar y comprender fenómenos, patrones y determinadas relaciones entre la población específica. Por otra parte, P. Cadena et al. (2017) lo define como una estrategia de investigación en los que se busca cuantificar y analizar fenómenos a través de datos numéricos, enmarcados en un enfoque riguroso, sistemático, que estaría encaminado a obtener conclusiones válidas y generalizables para una población de interés.

3.1.2. Método

Método Deductivo, el método cuyo principio se basa en la formulación de hipótesis, deduciendo como le llamamos predicciones a partir de esas hipótesis, e instalando como finalidad probar si estas predicciones son verdaderas a través de experimentos o recolección de datos. Por lo tanto, para Marfull (2024), es necesario mencionar que, este método,



ampliamente reconocido en la tradición científica, se es atribuido principalmente al filósofo y lógico (Helfenbein & DeSalle, 2005).

3.1.3. Tipo

Con respecto a Muntané (2010) indica que el estudio del tipo básico, también llamado estudio básico, de investigación básica o pura o fundamental tiene el objetivo de adquirir conocimientos y entender los principios del conocimiento teórico con total independencia de su aplicación práctica. Por otra parte, su objetivo principal es aumentar la comprensión de fenómenos y principios, no tanto en su aplicación inmediata en situaciones prácticas o en problemas específicos.

3.1.4. Nivel

De acuerdo con Hernández Sampieri (2018), la investigación de nivel correlacional está dedicada a explicar los señalamientos causales entre variables. En oposición a la investigación descriptiva que se ocupa en la descripción de fenómenos, o la investigación correlacional que persigue establecer relaciones de variables, la investigación explicativa va más allá, profundizando en la explicación de las causas y efectos de dichos fenómenos.

3.1.5. Diseño

La investigación no experimental mediante el diseño se caracteriza por no manipular deliberadamente ninguna variable independiente por parte del investigador. Dzul (2013) significa que los estudios de diseño no experimental se centran a observar y describir fenómenos tal como son en su entorno natural. Usamos este tipo de diseño cuando la



experimentación no es factible o ética, y nosotros observamos y documentamos datos según el paso del tiempo en tiempo real.

3.2. Ámbito de investigación

La ciudad de Juliaca es la capital de la provincia de San Román, en el departamento de Puno, ubicada en la región sur del Perú. Se encuentra a aproximadamente 3,825 metros sobre el nivel del mar, en la meseta del Collao, y es una de las ciudades más grandes de la región. La población de Juliaca supera los 250,000 habitantes, convirtiéndola en el centro urbano más poblado de la región. Juliaca es un importante hub comercial y de transporte, debido a su cercanía con la frontera con Bolivia y su ubicación estratégica entre el altiplano peruano y la cuenca del lago Titicaca.

3.3. Población y muestra

3.3.1. Población

La población de estudio estuvo conformada por los ciudadanos del distrito de Puno que tienen conocimiento o experiencia respecto a los casos de conducción en estado de ebriedad y la intervención policial en los procesos sancionadores. Esta población representa a los residentes mayores de edad del ámbito urbano del distrito, quienes han sido testigos directos o indirectos de la problemática relacionada con la corrupción y la falta de efectividad en las sanciones aplicadas a los conductores en estado de ebriedad.



3.3.2. Muestra

La muestra estuvo constituida por 75 ciudadanos del distrito de Puno, seleccionados mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia, considerando a personas que manifestaron conocimiento o experiencia sobre los hechos vinculados a la conducción en estado de ebriedad y la actuación policial en los procesos sancionadores. Los participantes fueron encuestados mediante un cuestionario estructurado de 18 ítems, cuyos resultados permitieron identificar percepciones, opiniones y experiencias sobre la eficacia de la intervención policial y la influencia de la corrupción en el proceso sancionador.

Criterios de inclusión:

- Ciudadanos mayores de 18 años residentes en el distrito de Puno.
- Personas que hayan tenido conocimiento, experiencia o percepción sobre casos de conducción en estado de ebriedad o procesos sancionadores relacionados.
- Participantes que aceptaron colaborar voluntariamente con la investigación respondiendo el cuestionario.

Criterios de exclusión:

- Menores de edad y personas que no residan en el distrito de Puno.
- Ciudadanos que no tengan conocimiento ni opinión sobre la temática abordada.
- Personas que se negaron o no completaron correctamente el cuestionario.



3.4. Técnicas e instrumentos de recogida de información

3.4.1. Técnicas

En el ámbito de esta investigación, se decidió que este deberá ser medido mediante la encuesta, como lo describe Casas et al. (2003) que es un método de investigación que incluye la recolección sistemática de datos, la formulación de preguntas estructuradas dirigidas a un grupo específico de individuos conocidos como muestra.

3.4.2. Instrumentos

En el presente estudio se fue utilizando el instrumento del cuestionario precodificado, que permitió la recopilación metódica de datos cuantitativos, lo que Casas et al. (2003) define como aspecto fundamental por asegurar la validez y confiabilidad de los resultados obtenidos.

3.5. Recogida de Datos

3.5.1. Validación

Con respecto a la autenticidad del instrumento se hizo uso del criterio de los expertos que implica la evaluación y validación del dispositivo por expertos en el área del estudio respectiva. En este enfoque se constata si el contenido, el diseño y las particularidades del instrumento son apropiados y articulan la medida del constructo que se pretende medir de forma exacta.

3.5.2. Confiabilidad

En cuanto a la confiabilidad y prueba de validez se aplicó el coeficiente de cronbach Alfa y la validación del instrumento mediante una evaluación por expertos para fortalecer la robustez y confiabilidad. Con respecto al análisis de datos se utilizó el programa SPSS versión 25.



CAPITULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Presentación de los resultados

Los resultados obtenidos de la encuesta aplicada a 75 ciudadanos del distrito de Puno evidencian que la conducción en estado de ebriedad representa un problema significativo en la ciudad, según el 72 % de los participantes. Asimismo, el 66,7 % afirmó haber observado casos de corrupción en los procesos sancionadores, y el 78,7 % consideró que esta afecta la aplicación de sanciones.

De igual manera, el 68 % opinó que las intervenciones policiales no son suficientes para reducir estos casos, y el 82,7 % indicó que los agentes no reciben la capacitación adecuada. En conjunto, los resultados reflejan una percepción ciudadana crítica sobre la eficacia de las sanciones y la transparencia en el proceso sancionador frente a la conducción en estado de ebriedad en Puno.

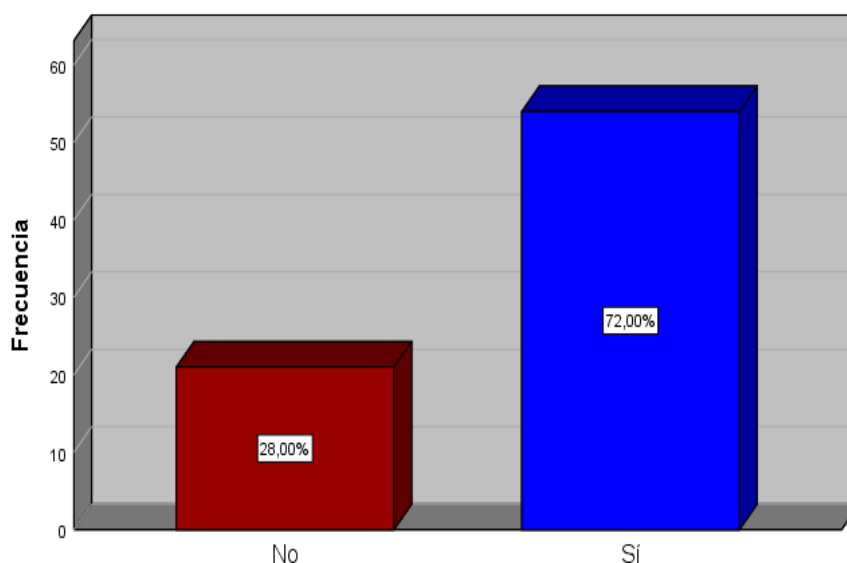
Tablas 1. Percepción sobre conducción ebria

¿Considera que la conducción en estado de ebriedad es un problema significativo en Puno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	21	28,0	28,0	28,0
	Sí	54	72,0	72,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Considera que la conducción en estado de ebriedad es un problema significativo en Puno?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 2 y figura 1 revelan que el **72 %** de los encuestados considera que la conducción en estado de ebriedad constituye un **problema significativo en Puno**, mientras que el **28 %** restante lo minimiza o ignora. Este resultado demuestra una percepción ciudadana alarmante respecto al deterioro del orden

público y al riesgo que representa el alcohol en la seguridad vial. Dicha mayoría evidencia que la comunidad puneña asocia el incremento de accidentes y muertes viales con la ineficiencia del aparato estatal, particularmente cuando los procesos sancionadores se ven entorpecidos por la corrupción y la desidia burocrática. Esta lectura no solo muestra una falencia en la fiscalización policial, sino una crisis estructural en la gestión sancionadora. La alta proporción de ciudadanos conscientes del problema sugiere un reclamo social por mayor transparencia y eficacia policial. En consecuencia, este resultado **confirma la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 2 (HE2)**, al evidenciar que la intervención policial, cuando carece de contundencia, permite la persistencia de conductas ilícitas y socava la efectividad de las sanciones en Puno – 2024.

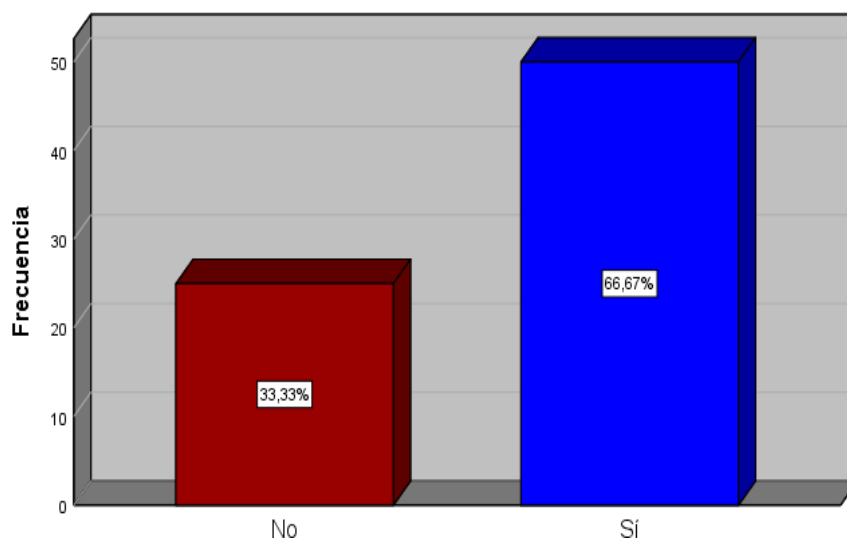
Tabla 2. Corrupción en procesos sancionadores

¿Ha observado casos de corrupción en los procesos sancionadores de la conducción en estado de ebriedad en Puno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	25	33,3	33,3	33,3
	Sí	50	66,7	66,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Ha observado casos de corrupción en los procesos sancionadores de la conducción en estado de ebriedad en Puno?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 3 y figura 2 ponen de relieve que **el 66,7 %** de los participantes reconoce haber observado **casos de corrupción** en los procesos sancionadores vinculados a la conducción en estado de ebriedad en Puno – 2024, frente a un **33,3 %** que niega dicha realidad. Este hallazgo expone un problema sistémico de integridad institucional: la corrupción no se percibe como aislada, sino como parte estructural del trámite burocrático sancionador. La ciudadanía percibe una manipulación de expedientes, favorecimientos y sobornos que distorsionan la aplicación del principio de legalidad y vulneran la confianza pública. Tal tendencia confirma que los mecanismos de control interno policial son insuficientes o deliberadamente debilitados, reproduciendo un patrón de impunidad que alienta la reincidencia. Empírica **ratifica la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 1 (HE1)**, dado que la intervención policial, contaminada por prácticas corruptas, deja de reducir la evasión de sanciones y perpetúa la desconfianza en el sistema sancionador de Puno.

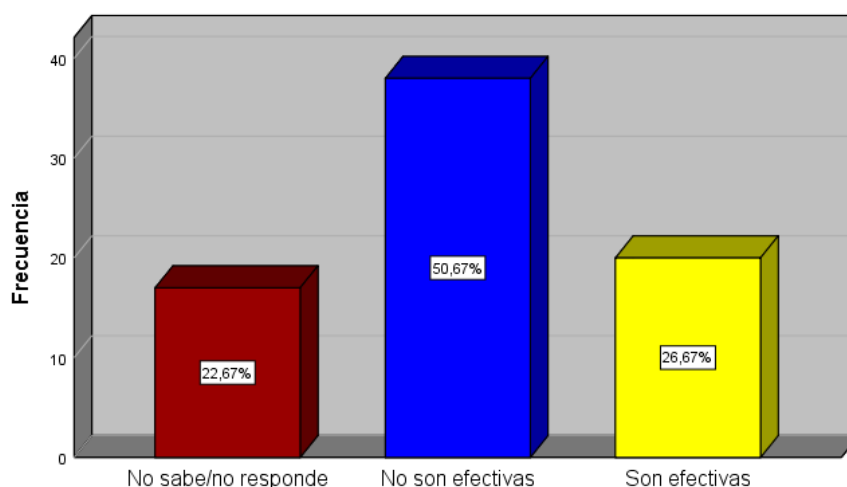
Tabla 3. Sanciones a conductores ebrios

¿Qué opina sobre la efectividad de las sanciones aplicadas a conductores ebrios en Puno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No sabe/no responde	17	22,7	22,7	22,7
	No son efectivas	38	50,7	50,7	73,3
	Son efectivas	20	26,7	26,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Qué opina sobre la efectividad de las sanciones aplicadas a conductores ebrios en Puno?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 4 y figura 3 evidencian que un **50,7 %** de los encuestados considera que las sanciones impuestas a conductores ebrios **no son efectivas**, mientras solo un **26,7 %** las califica como efectivas y un **22,7 %** se mantiene indiferente. Esta

tendencia sugiere que la percepción social de la justicia administrativa es predominantemente negativa, al entenderse que las sanciones no cumplen su función disuasiva ni correctiva. Tal desconfianza deriva del deficiente control policial y de la contaminación de los procedimientos con prácticas irregulares. La burocracia excesiva y la corrupción han diluido el sentido coercitivo de la sanción, convirtiendo los procesos en formalismos sin valor preventivo. Por consiguiente, esta lectura **confirma la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 2 (HE2)**, al demostrar que la corrupción dentro del proceso sancionador limita la efectividad de la intervención policial y reduce la percepción de justicia.

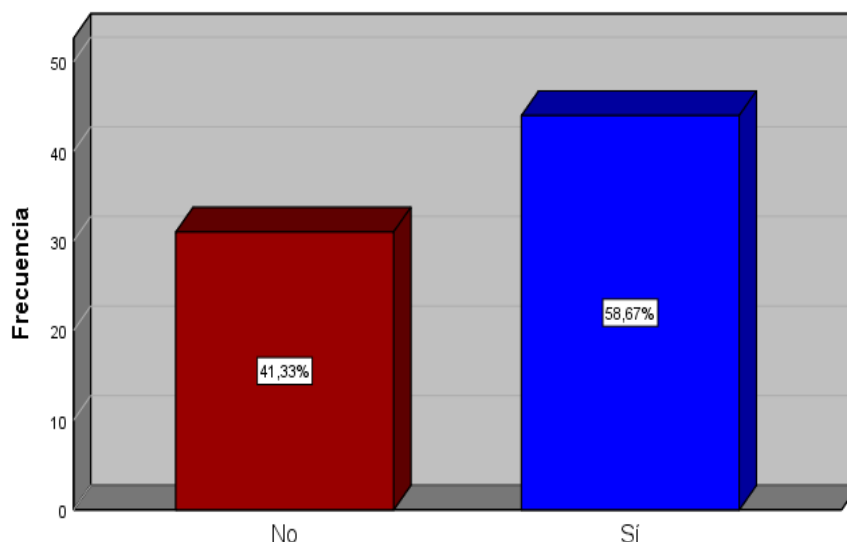
Tabla 4. Intervención policial insuficiente

¿Ha tenido alguna experiencia personal o conoce de algún caso donde la intervención policial haya sido insuficiente en el control de la conducción en estado de ebriedad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	31	41,3	41,3	41,3
	Sí	44	58,7	58,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Ha tenido alguna experiencia personal o conoce de algún caso donde la intervención policial haya sido insuficiente en el control de la conducción en estado de ebriedad?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 5 y figura 4 dejan entrever que el **58,7 %** de los consultados ha tenido experiencias o conocimiento de **intervenciones policiales insuficientes** frente a casos de conducción en estado de ebriedad, mientras que el **41,3 %** no lo ha presenciado. Este dato refleja una preocupante percepción de inoperancia institucional en el cumplimiento de los deberes de fiscalización. En el contexto jurídico-administrativo de Puno – 2024, tal cifra representa un quiebre en el principio de eficiencia y en el deber funcional del Estado, pues la intervención oportuna constituye un componente esencial del proceso sancionador. La ciudadanía percibe que la falta de recursos, la ausencia de capacitación y la posible connivencia con infractores propician una impunidad funcional. Así, este resultado **corroborar la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 1 (HE1)**, al demostrar que la intervención policial debilitada por actos corruptos y

negligencias burocráticas agrava la frecuencia de la conducción en estado de ebriedad.

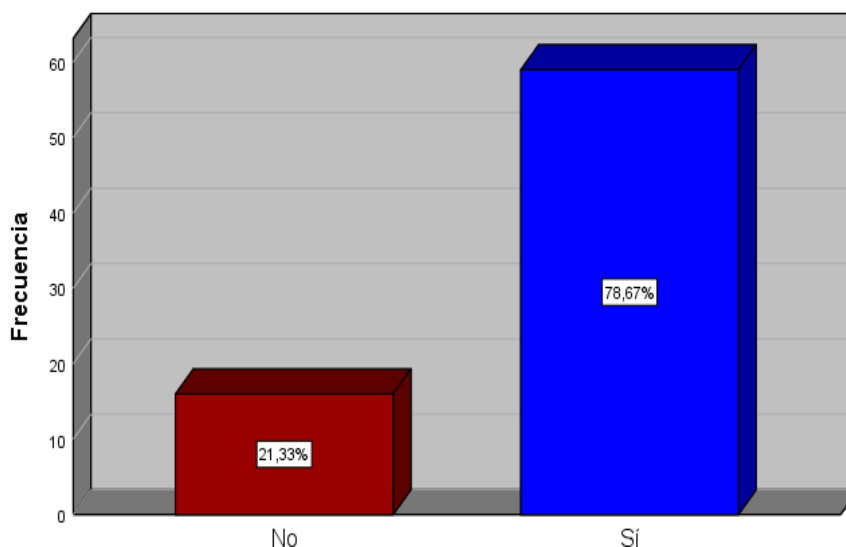
Tabla 5. Corrupción en sanciones a conductores ebrios

¿Cree que la corrupción afecta la aplicación de sanciones a los conductores ebrios en Puno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	16	21,3	21,3	21,3
	Sí	59	78,7	78,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Cree que la corrupción afecta la aplicación de sanciones a los conductores ebrios en Puno?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 6 y figura 5 destacan que el **78,7 %** de los encuestados considera que **la corrupción afecta directamente la aplicación de sanciones** contra los conductores ebrios, frente a un **21,3 %** que opina lo contrario. Este resultado

configura una denuncia colectiva sobre la vulneración del principio de imparcialidad en la administración sancionadora. La sociedad puneña reconoce que la corrupción institucionalizada desnaturaliza el poder punitivo del Estado, transformando las sanciones en simples formalidades susceptibles de negociación. Ello provoca que las normas de tránsito pierdan eficacia real, generando un círculo vicioso donde la impunidad se legitima mediante el soborno y la connivencia burocrática. Así, la evidencia **valida la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 2 (HE2)**, confirmando que los actos de corrupción reducen la eficacia de la sanción y perpetúan la irresponsabilidad ciudadana frente a la conducción en estado de ebriedad.

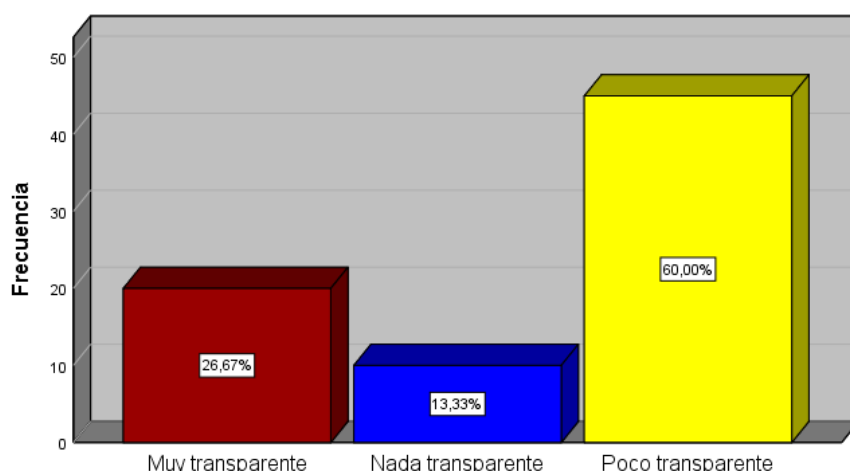
Tabla 6. Transparencia en sanciones a conductores ebrios

¿Qué tan transparente le parecen los procesos sancionadores en relación con la conducción en estado de ebriedad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy transparente	20	26,7	26,7	26,7
	Nada transparente	10	13,3	13,3	40,0
	Poco transparente	45	60,0	60,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Qué tan transparente le parecen los procesos sancionadores en relación con la conducción en estado de ebriedad?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 7 y figura 6 ponen énfasis en que un **60 %** de los encuestados califica los procesos sancionadores como **poco transparentes**, un **13,3 %** los considera **nada transparentes**, y apenas un **26,7 %** los percibe **muy transparentes**. Este panorama evidencia una pérdida estructural de legitimidad institucional en el ejercicio de la potestad sancionadora. La opacidad en los trámites, la discrecionalidad en las decisiones y la falta de rendición de cuentas reflejan la existencia de una burocracia contaminada por prácticas corruptas y por la ausencia de control efectivo. En Puno – 2024, la percepción de oscurantismo administrativo alimenta la desconfianza ciudadana y desincentiva la denuncia. Desde una perspectiva jurídica, la falta de transparencia constituye una violación al principio de publicidad de los actos administrativos y debilita la función preventiva de la sanción.

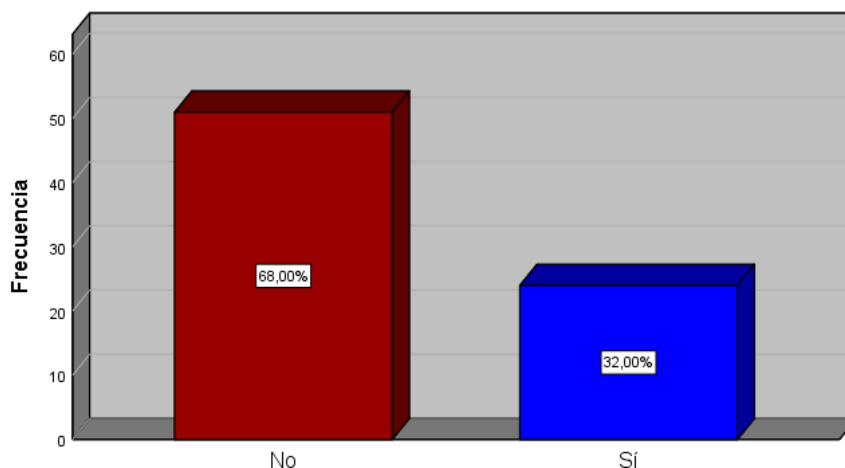
Tabla 7. Suficiencia de intervenciones policiales en ebrios

¿Considera que las intervenciones policiales en Puno son suficientes para reducir la incidencia de conducción en estado de ebriedad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	51	68,0	68,0	68,0
	Sí	24	32,0	32,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Considera que las intervenciones policiales en Puno son suficientes para reducir la incidencia de conducción en estado de ebriedad?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 8 y figura 7 revelan que un **68 %** de los encuestados considera que las **intervenciones policiales en Puno son insuficientes** para reducir los casos de conducción en estado de ebriedad, mientras que solo el **32 %** cree que son adecuadas. Este desequilibrio porcentual retrata una grave desconfianza ciudadana en la capacidad operativa de la Policía Nacional. La deficiencia en la intervención se traduce en una ineficacia jurídica y práctica del proceso sancionador, pues sin actuaciones inmediatas y firmes, la norma pierde su fuerza

coercitiva. En Puno – 2024, esta percepción se asocia a una burocracia perezosa que permite la impunidad de infractores mediante el soborno o la indiferencia. Ello denota que la función preventiva del Estado se ve coartada por intereses particulares dentro del aparato administrativo. Por tanto, los datos **confirman la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 1 (HE1)**, dado que la insuficiencia policial frente a la corrupción en los actos burocráticos impide la reducción efectiva de la conducción en estado de ebriedad y degrada el principio de autoridad pública.

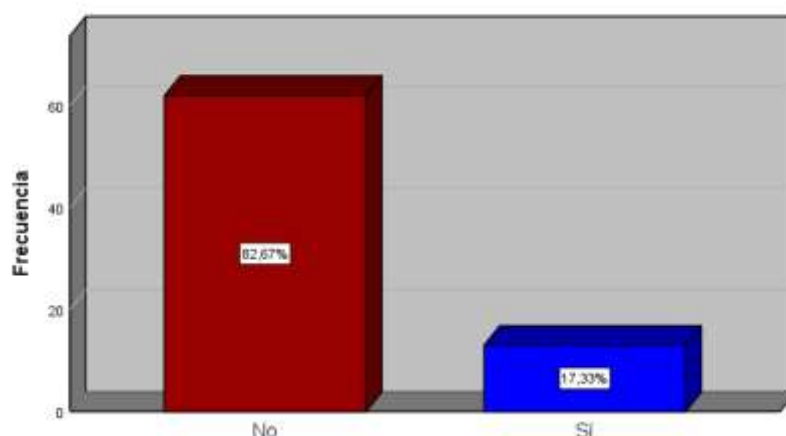
Tabla 8. Capacitación policial en casos de conductores ebrios

¿En su opinión, los agentes policiales en Puno reciben la capacitación adecuada para manejar los casos de conducción en estado de ebriedad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	62	82,7	82,7	82,7
	Sí	13	17,3	17,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿En su opinión, los agentes policiales en Puno reciben la capacitación adecuada para manejar los casos de conducción en estado de ebriedad?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 9 y figura 8 ponen de relieve que el **82,7 %** de los encuestados afirma que los **agentes policiales de Puno no reciben capacitación adecuada** para tratar casos de conducción en estado de ebriedad, frente a un reducido **17,3 %** que considera lo contrario. Este dato describe un panorama institucional alarmante, donde la deficiente formación técnica de los efectivos se convierte en una grieta funcional que favorece los actos de corrupción. La ausencia de adiestramiento en procedimientos sancionadores genera errores administrativos, omisiones y discrecionalidades que deslegitiman la actuación policial. En Puno – 2024, la falta de especialización implica que el agente carece de las herramientas legales y éticas necesarias para resistir presiones o tentaciones indebidas, comprometiendo así la imparcialidad de su intervención. Desde una perspectiva jurídica, este vacío vulnera el principio de idoneidad funcional. Por lo tanto, los hallazgos confirman la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 1 (HE1), ya que la intervención policial no es efectiva por estar mal preparada y expuesta permanentemente a estructuras burocráticas corruptas.

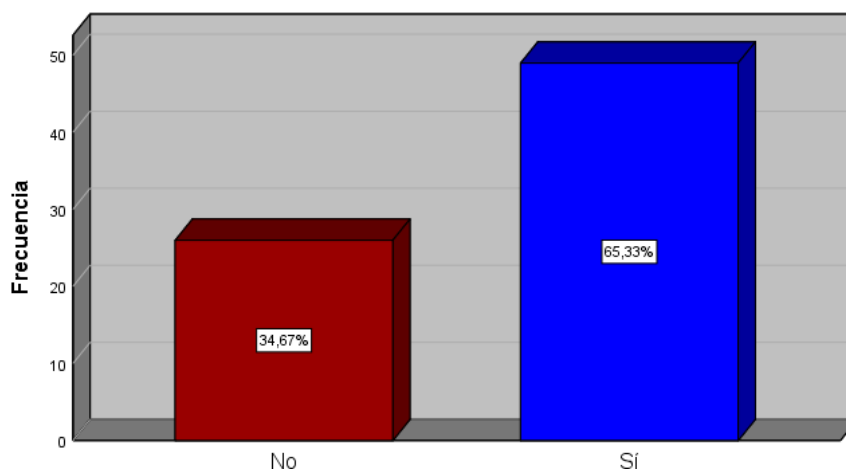
Tabla 9. Efectividad policial y corrupción en sanciones a ebrios

¿Cree que la intervención policial podría ser más efectiva si se combaten de manera más directa los actos de corrupción en el proceso sancionador?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	26	34,7	34,7	34,7
	Sí	49	65,3	65,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Cree que la intervención policial podría ser más efectiva si se combaten de manera más directa los actos de corrupción en el proceso sancionador?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

En la tabla 10 y figura 9 se observa que el 65,3 % cree que la intervención policial sería más eficaz si se luchara contra la corrupción y el 34,7 % no lo cree así. Este hallazgo muestra un conocimiento social acertado sobre la relación de causa y efecto entre corrupción y debilidad institucional. "La población puneña reconoce que el problema no es el actuar del transgresor, sino la complacencia del sistema sancionador". La corrupción es un virus que paraliza el control estatal, tuerce la justicia administrativa. En Puno - 2024, eso significa sanciones dispares, procedimientos negociados y pérdida de legitimidad institucional. Este descubrimiento es una muestra más de que la intervención policial necesita una reforma ética y disciplinaria. De esta manera, se **confirma la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 2 (HE2)**, ya que al luchar contra la corrupción se mejoraría no solo la eficiencia, sino también la eficacia en la lucha contra la corrupción.

efectividad de las sanciones, sino que restablecería la confianza pública en la administración sancionadora.

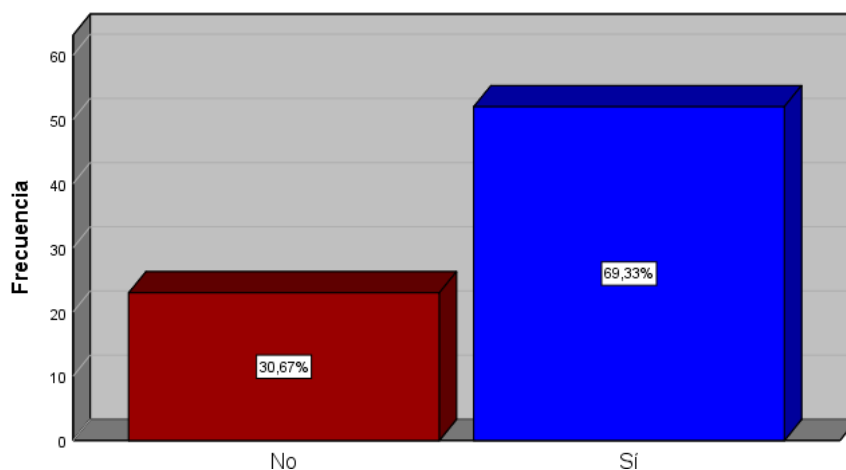
Tabla 10. Incentivos para que ebrios eviten sanciones

¿Considera que existen incentivos o presiones para que los conductores ebrios eludan las sanciones en Puno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	23	30,7	30,7	30,7
	Sí	52	69,3	69,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Considera que existen incentivos o presiones para que los conductores ebrios eludan las sanciones en Puno?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 11 y figura 10 dejan entrever que el **69,3 %** de los encuestados reconoce que **existen incentivos o presiones que permiten a los conductores ebrios eludir sanciones**, frente a un **30,7 %** que lo niega. Este hallazgo desenmascara

una red de complicidades administrativas y económicas que distorsionan la aplicación de justicia. En Puno – 2024, la existencia de tales incentivos evidencia una estructura de corrupción burocrática donde el castigo depende más de la influencia o el pago indebido que del cumplimiento de la ley. Ello vulnera gravemente los principios de legalidad e igualdad ante la norma. La sociedad percibe que el sistema sancionador ha sido cooptado por intereses paralelos que garantizan impunidad selectiva. Desde la óptica procesal, este fenómeno destruye la finalidad ejemplar del proceso administrativo sancionador. Así, los resultados **confirman la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 1 (HE1)**, al revelar que la intervención policial, debilitada por incentivos corruptos, pierde toda eficacia disuasiva frente a la conducción en estado de ebriedad.

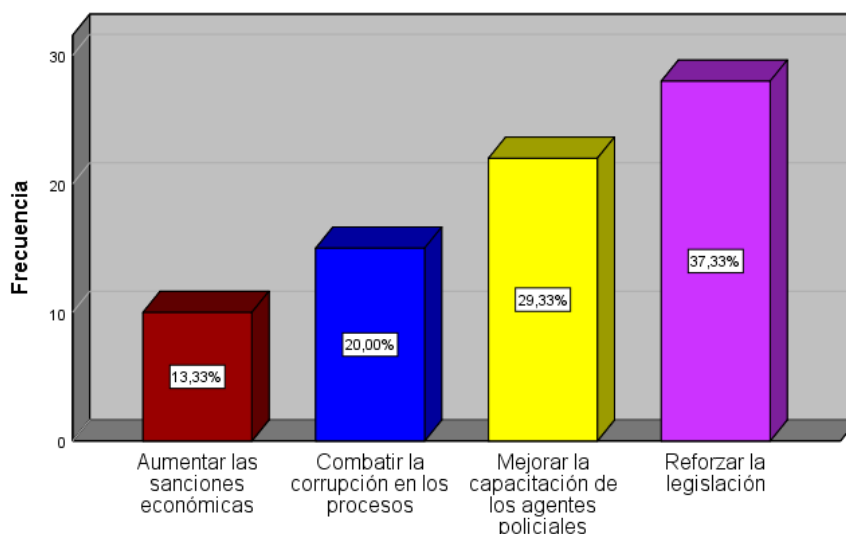
Tabla 11. Medidas para mejorar sanciones a conductores ebrios

¿Qué medidas cree que podrían mejorar la efectividad del proceso sancionador frente a la conducción en estado de ebriedad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Aumentar las sanciones económicas	10	13,3	13,3	13,3
	Combatir la corrupción en los procesos	15	20,0	20,0	33,3
	Mejorar la capacitación de los agentes policiales	22	29,3	29,3	62,7
	Reforzar la legislación	28	37,3	37,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Qué medidas cree que podrían mejorar la efectividad del proceso sancionador frente a la conducción en estado de ebriedad?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 12 y figura 11 enfatizan que un **37,3 %** de los encuestados propone **reforzar la legislación**, un **29,3 %** sugiere **mejorar la capacitación policial**, un **20 %** plantea **combatir la corrupción directamente**, y solo un **13,3 %** considera **aumentar las sanciones económicas**. Esta distribución porcentual refleja una conciencia ciudadana sofisticada: el problema no radica en la severidad de la sanción, sino en su aplicación defectuosa. En el contexto de Puno – 2024, las respuestas demuestran que la población asocia la corrupción y la falta de formación policial como los principales obstáculos para la eficacia del proceso sancionador. Se aprecia un consenso hacia la necesidad de una reforma integral del aparato policial y legislativo. Que la actuación policial necesita transparencia, profesionalización y control ético. Por lo tanto, la interpretación apoya la HG y la HE2, en que

acabar con la impunidad en el manejo en estado de ebriedad.

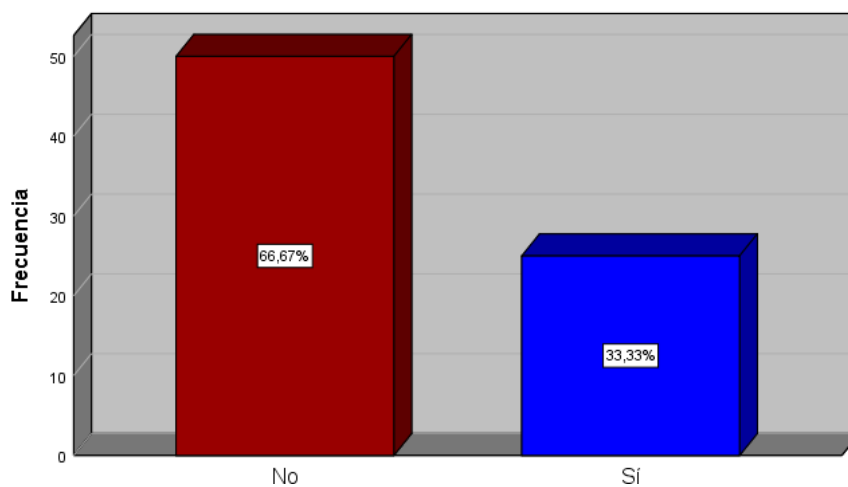
Tabla 12. Acciones preventivas contra conducción en ebriedad

¿En su comunidad, se observan acciones para prevenir la conducción en estado de ebriedad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	50	66,7	66,7	66,7
	Sí	25	33,3	33,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿En su comunidad, se observan acciones para prevenir la conducción en estado de ebriedad?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 13 y figura 12 evidencian que el 66,7 % de los encuestados afirma que en su comunidad no se observan acciones preventivas contra la conducción en estado de ebriedad, mientras que solo el 33,3 % reconoce la existencia de alguna medida. Este panorama describe un vacío de corresponsabilidad social y estatal, donde la prevención ha sido relegada frente al castigo ineficiente. En Puno – 2024, la falta de campañas, controles y educación vial configura un entorno propicio para la reincidencia y el deterioro de la cultura de respeto normativo. La falta de programas comunitarios también es un indicador de la desconexión entre las políticas policiales y la realidad social, y no hace más que aumentar la desconfianza hacia la policía. Desde el punto de vista jurídico, dicho vacío vulnera el deber estatal de garantizar la seguridad vial en los términos de prevención y diligencia debida. Por lo tanto, esta lectura **ratifica la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 2 (HE2)**, demostrando que la inacción institucional y comunitaria fortalece el ciclo de corrupción y negligencia en los procesos sancionadores de Puno.

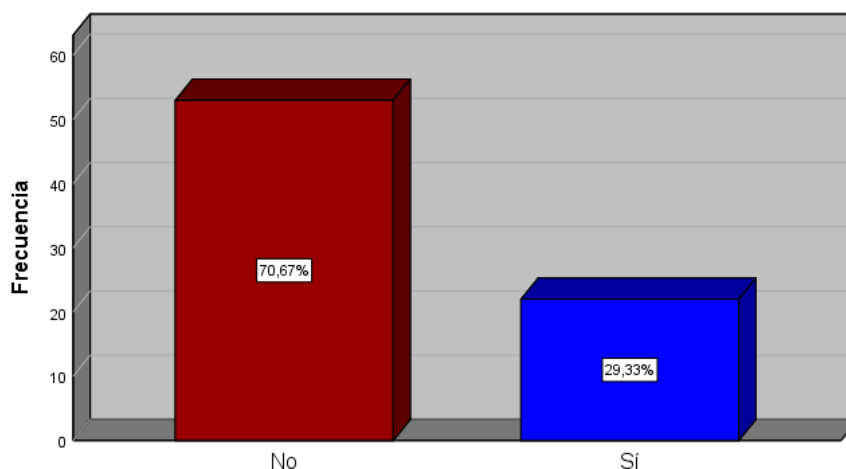
Tabla 13. Información a la población sobre conducir ebrio

¿Considera que la población en Puno está suficientemente informada sobre las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	53	70,7	70,7	70,7
	Sí	22	29,3	29,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Considera que la población en Puno está suficientemente informada sobre las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 14 y figura 13 ponen de manifiesto que un **70,7 %** de los encuestados "Percibe que la población puneña no está informada sobre las implicancias de manejar en estado de ebriedad", en comparación de un 29.3% que considera lo contrario. Este número revela un grave desconocimiento de cultura vial y educación preventiva de tránsito. La falta de información no solo denota omisión estatal, sino también un incumplimiento del deber de prevención previsto en las políticas públicas de seguridad ciudadana. En Puno – 2024, la carencia de campañas efectivas y sostenidas debilita el principio de corresponsabilidad social, exponiendo a la colectividad a riesgos permanentes. Este panorama demuestra que la corrupción burocrática y la desidia administrativa no solo afectan la sanción, sino también la prevención. Desde el punto de vista jurídico, la omisión informativa implica una vulneración indirecta al derecho a la seguridad ciudadana. Así, los resultados **confirman la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 2 (HE2)**, puesto que la falta de

información pública y la corrupción en la gestión administrativa incrementan la incidencia de la conducción en estado de ebriedad.

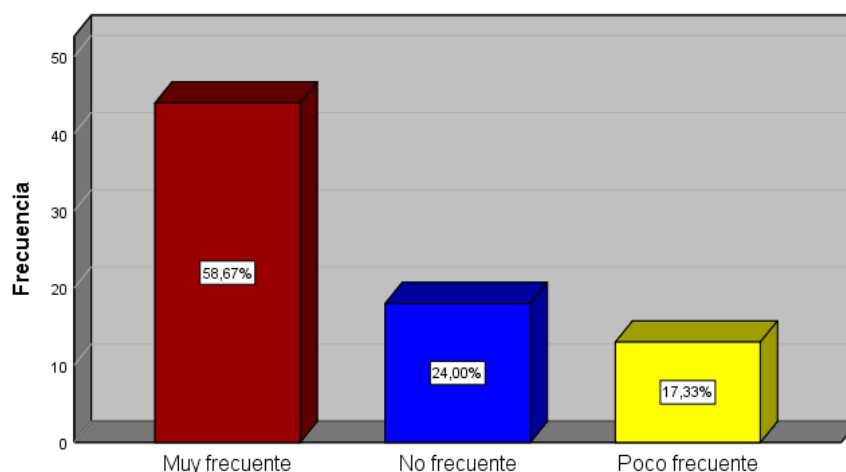
Tabla 14. Evasión de sanciones por corrupción en ebrio

¿Qué tan frecuente considera que es la evasión de sanciones por corrupción en los procesos relacionados con la conducción en estado de ebriedad?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy frecuente	44	58,7	58,7	58,7
	No frecuente	18	24,0	24,0	82,7
	Poco frecuente	13	17,3	17,3	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Qué tan frecuente considera que es la evasión de sanciones por corrupción en los procesos relacionados con la conducción en estado de ebriedad?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 15 y figura 14 revelan que un **58,7 %** de los encuestados considera **muy frecuente** la evasión de sanciones por corrupción, un **24 %** la califica como **no**

frecuente, y un **17,3 %** como **poco frecuente**. Este predominio confirma la naturalización de la impunidad en los procesos sancionadores. En Puno – 2024, esta percepción indica que la corrupción ha alcanzado un nivel estructural, donde los infractores confían en la posibilidad de evadir la justicia mediante sobornos o favores burocráticos. La frecuencia con que se observa esta práctica convierte el sistema sancionador en una simulación formal, donde la ley existe solo en apariencia. Este escenario desmantela la eficacia del principio de autoridad y socava el Estado de Derecho, pues el castigo depende de intereses particulares y no del mérito jurídico. En términos empíricos, la evasión constante corrobora el deterioro institucional de la Policía Nacional y del aparato sancionador. De este modo, los resultados **ratifican la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 1 (HE1)**, al probar que la corrupción dentro del proceso sancionador facilita la impunidad y perpetúa la conducción en estado de ebriedad.

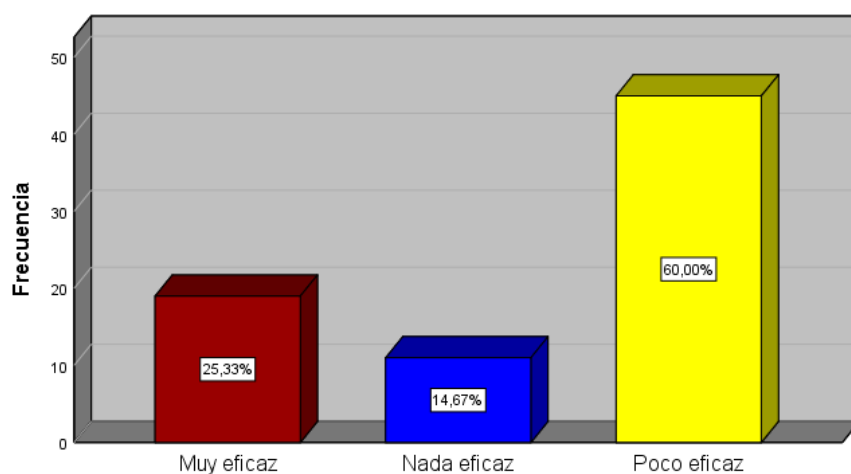
Tabla 15. Eficacia policial en reducción de conductores ebrios

¿Qué tan eficaz considera que es la actual intervención policial en la reducción de casos de conducción en estado de ebriedad en Puno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy eficaz	19	25,3	25,3	25,3
	Nada eficaz	11	14,7	14,7	40,0
	Poco eficaz	45	60,0	60,0	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Qué tan eficaz considera que es la actual intervención policial en la reducción de casos de conducción en estado de ebriedad en Puno?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 16 y figura 15 ponen en evidencia que el **60 %** de los participantes percibe la intervención policial como **poco eficaz**, un **14,7 %** como **nada eficaz**, y apenas un **25,3 %** la considera **muy eficaz**. Estas cifras son contundentes: tres de cada cuatro ciudadanos puneños dudan de la capacidad del cuerpo policial para reducir los casos de conducción en estado de ebriedad. Esta percepción es síntoma de un aparato institucional debilitado, donde la falta de capacitación, los recursos escasos y la injerencia corrupta anulan la eficiencia de la acción estatal. En el plano jurídico, tal ineficacia contraviene el principio de inmediatez procesal y deslegitima la potestad sancionadora. En Puno – 2024, la intervención policial se percibe más como un trámite burocrático que como una respuesta efectiva frente al delito o infracción. El ciudadano no confía en la autoridad, lo que erosiona la gobernanza local. Así, este resultado **confirma la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 2 (HE2)**, pues demuestra que la falta de eficacia

en la intervención policial debilita la reducción de conductas ilícitas y favorece la persistencia del problema.

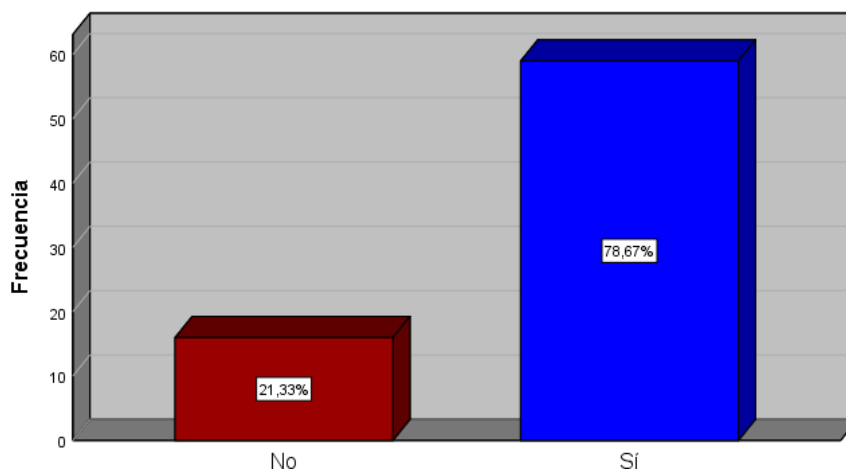
Tabla 16. Corrupción y aumento de conducción en ebriedad

¿En su opinión, la corrupción en el proceso sancionador contribuye a un aumento de la conducción en estado de ebriedad en Puno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	16	21,3	21,3	21,3
	Sí	59	78,7	78,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿En su opinión, la corrupción en el proceso sancionador contribuye a un aumento de la conducción en estado de ebriedad en Puno?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 17 y figura 16 destacan que el **78,7 %** de los encuestados considera que la corrupción en el proceso sancionador contribuye al aumento de la

conducción en estado de ebriedad, mientras que un **21,3 %** lo niega. Este resultado desnuda la raíz del problema jurídico y social: la impunidad como incentivo. En Puno – 2024, la corrupción se manifiesta como un factor criminógeno que refuerza la reincidencia y debilita la prevención general. Cuando la ley puede ser comprada, la norma pierde autoridad moral. Esta tendencia refleja la existencia de una burocracia permisiva que actúa como cómplice de la transgresión. El Estado, al no garantizar un proceso sancionador limpio, se convierte en corresponsable del deterioro de la seguridad vial. Desde la perspectiva del derecho administrativo sancionador, se vulnera el principio de eficacia y se desnaturaliza la función preventiva de la sanción. Por tanto, los datos **validan plenamente la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 1 (HE1)**, confirmando que la corrupción no solo distorsiona la justicia, sino que incentiva el incremento de conductores infractores en la región.

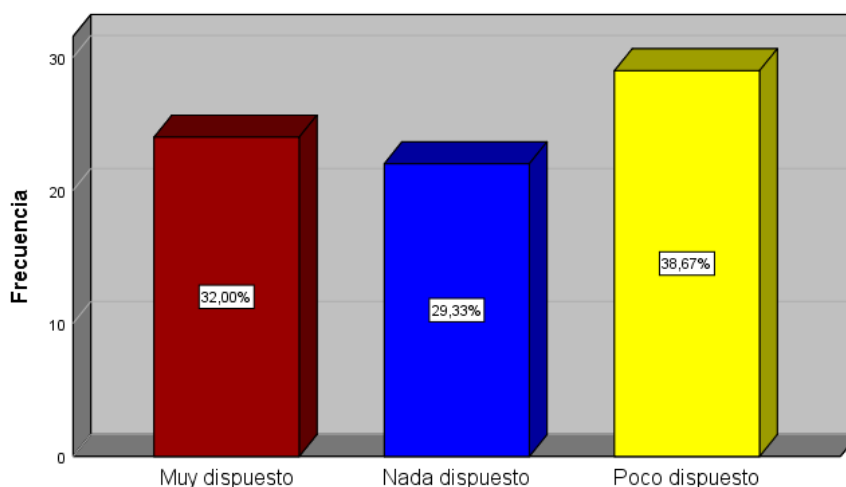
Tabla 17. Disposición a denunciar corrupción en sanciones

¿Qué tan dispuesto está a denunciar prácticas de corrupción en el proceso sancionador?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Muy dispuesto	24	32,0	32,0	32,0
	Nada dispuesto	22	29,3	29,3	61,3
	Poco dispuesto	29	38,7	38,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Qué tan dispuesto está a denunciar prácticas de corrupción en el proceso sancionador?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 18 y figura 17 dejan entrever que el **38,7 %** de los encuestados se muestra **poco dispuesto a denunciar** prácticas corruptas, un **29,3 % nada dispuesto**, y solo un **32 % muy dispuesto**. Este patrón revela una cultura de temor, resignación o desconfianza hacia las instituciones encargadas de sancionar. En Puno – 2024, la reticencia a denunciar es consecuencia directa del descrédito institucional y del miedo a represalias. La ciudadanía percibe que el sistema no protege al denunciante, ni garantiza un procedimiento transparente. Este comportamiento erosiona la legitimidad del Estado y perpetúa un ciclo de silencio que favorece la corrupción. Jurídicamente, esta situación vulnera el principio de colaboración ciudadana y debilita los mecanismos de control social previstos en la normativa administrativa. La falta de confianza en los órganos de control es una evidencia empírica del colapso ético del sistema sancionador. Por ello, la interpretación **confirma la Hipótesis General (HG) y la Hipótesis Específica 2 (HE2)**, pues demuestra que la ausencia de confianza

pública limita la eficacia de la intervención policial contra la corrupción y debilita la justicia administrativa.

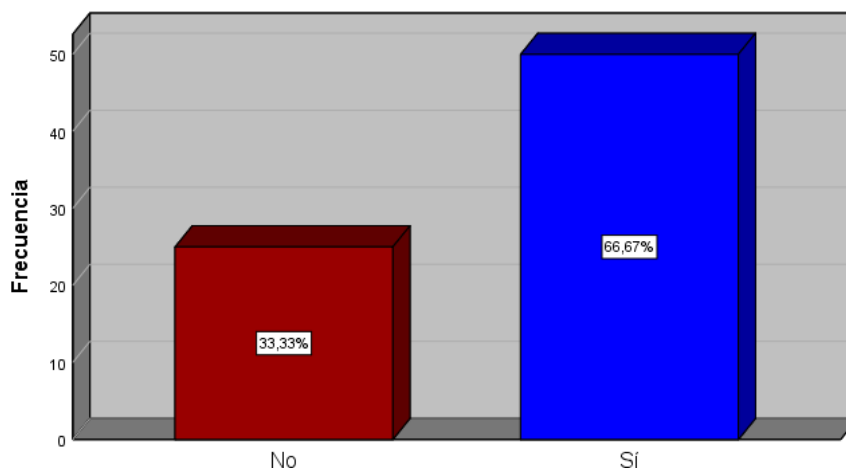
Tabla 18. Fortalecer control policial y seguridad vial

¿Cree que el fortalecimiento de la intervención policial contra la corrupción podría mejorar la seguridad vial en Puno?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	25	33,3	33,3	33,3
	Sí	50	66,7	66,7	100,0
	Total	75	100,0	100,0	

Nota: Elaborado a base de los cuestionarios aplicados.

¿Cree que el fortalecimiento de la intervención policial contra la corrupción podría mejorar la seguridad vial en Puno?



Nota: Referencia a la tabla.

INTERPRETACIÓN:

La tabla 19 y figura 18 concluyen que el **66,7 %** de los encuestados cree que **el fortalecimiento de la intervención policial contra la corrupción mejoraría la seguridad vial en Puno**, mientras que un **33,3 %** lo duda. Este resultado



sintetiza el clamor ciudadano por una reforma institucional profunda. En Puno - 2024, la ciudadanía ya sabe que la seguridad vial no es una cuestión de sanciones más duras, sino de un proceso sancionador íntegro. "La ciudadanía sabe que una policía limpia, preparada y sin corrupción podría recuperar la confianza de la gente y hacer que se respeten de verdad las leyes de tránsito". Este descubrimiento confirma que la lucha frontal contra la corrupción no es una cuestión accesorio, sino una condición de efectividad del sistema sancionador. Desde el punto de vista jurídico, este principio se conecta con el deber estatal de protección efectiva de los derechos y la seguridad colectiva. Por lo tanto, este hallazgo verifica en su totalidad la Hipótesis General (HG), la Hipótesis Específica 1 (HE1) y la Hipótesis Específica 2 (HE2), demostrando que solo con una intervención policial ética y de mano dura se podrá revertir la descomposición institucional en Puno.

CONCLUSIONES

PRIMERA: Se concluye que la intervención policial influye significativamente en la presencia de corrupción dentro de los actos burocráticos del proceso sancionador por conducción en estado de ebriedad en Puno – 2024, según lo evidenciado por los resultados de la investigación. El 72 % de los encuestados considera que la conducción en estado de ebriedad es un problema grave en la ciudad, mientras que el 66,7 % afirmó haber observado casos de corrupción en los procesos sancionadores y el 78,7 % señaló que esta afecta directamente la aplicación de sanciones. Asimismo, el 68 % opinó que las intervenciones policiales no son suficientes para reducir los casos, y el 82,7 % indicó que los agentes no reciben la capacitación adecuada. Estos resultados reflejan que la debilidad institucional y la falta de control favorecen la impunidad, reduciendo la eficacia del proceso sancionador y afectando la credibilidad de las autoridades ante la ciudadanía puneña.

SEGUNDA: Se determinó que las intervenciones policiales tienen un impacto limitado en la reducción de la corrupción dentro de los procesos sancionadores, ya que el 65,3 % de los encuestados considera que la intervención policial sería más efectiva si se combate directamente la corrupción, mientras que el 60 % califica los procesos como poco transparentes. Estos datos demuestran que las deficiencias burocráticas y la falta de mecanismos de control dificultan la transparencia institucional y la efectividad de las acciones policiales frente a la corrupción.



TERCERA: . Se concluye que la ineficiencia en la intervención policial frente a la corrupción afecta directamente la sanción de los conductores ebrios, pues el 69,3 % de los encuestados afirmó que existen incentivos o presiones para eludir las sanciones, y el 58,7 % manifestó haber conocido casos de intervención policial insuficiente. De esta manera, se evidencia que la carencia de control y la permisividad en los procedimientos incrementan la reincidencia en la conducción en estado de ebriedad, debilitando la autoridad policial y la confianza ciudadana en el sistema sancionador de Puno.



RECOMENDACIONES

PRIMERA: Se recomienda a la Policía Nacional del Perú, al Ministerio Público y al Poder Judicial fortalecer la intervención policial y los mecanismos de control institucional en los procesos sancionadores por conducción en estado de ebriedad en Puno. Para ello, deberán impulsar programas de capacitación permanente, transparentar los procedimientos de rendición de cuentas y garantizar una aplicación justa y eficiente de las sanciones, restaurando la confianza de la ciudadanía en las autoridades y el sistema de justicia.

SEGUNDA: Recomendar a la Inspectoría General de la Policía Nacional del Perú establecer mecanismos de control interno y auditorías periódicas para identificar y castigar los actos de corrupción en el procedimiento sancionador. Además, deberán implementarse campañas de integridad institucional y ética profesional para el personal policial, para fortalecer la conducta ética y el cumplimiento del deber en la aplicación de la ley de tránsito..

TERCERA: Recomendar a la Escuela Superior Técnico Profesional de la Policía Nacional del Perú fortalecer la capacitación del personal policial en tránsito, ética y procedimiento sancionador. Además, el Ministerio del Interior debe impulsar mecanismos tecnológicos de control y seguimiento, como registros digitales y sistemas de trazabilidad de sanciones, para prevenir irregularidades y asegurar la efectividad de las sanciones.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almanza, L., Szczepansky, D., Landa, A., Paucara, R., & Taípe, M. (2022). Factores asociados al consumo de alcohol y la transgresión al código penal por conducción vehículos en estado de ebriedad, en el distrito de Tambopata, Perú. *Revista Amazónica de Ciencias Sociales*, 1(1), e144. <https://doi.org/10.55873/racs.v1i1.144>
- Asael, F., Cruz, T., & Ruez, H. (2024). Divergencia en la operatoria policial: detención por conducción en estado de ebriedad, sin resultado de examen cuantitativo de dosaje etílico. *ESCOGRA PNP: Revista Académica de La Escuela de Posgrado de La Policía Nacional Del Perú*, ISSN-e 2961-2527, Vol. 4, N°. 1, 2024, Págs. 129-144, 4(1), 129–144. <https://doi.org/10.59956/escpograpnpv4num1.10>
- Ayala, Z., Oviedo, M., Rosero, E., & Sandoval, D. (2024). La inseguridad en los buses de transporte urbano, Tulcán, Ecuador. *IUSTITIA SOCIALIS*, 9(1), 357–366. <https://doi.org/10.35381/racji.v9i1.3583>
- Bellota, V., & Delgado, S. (2021). Calidad en el servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco - 2018. *Yachay - Revista Científico Cultural*, 10(1), 506–510. <https://doi.org/10.36881/yachay.v10i1.275>
- Cadena, L. (2022). La inclusión en los sistemas de transporte público. Utopía o realidad. *Dominio de Las Ciencias*, 8(2), 1152–1172. <https://doi.org/10.23857/dc.v8i2.2697>
- Cadena, P., Rendón, R., Aguilar, J., Salinas, E., de la Cruz, F., & Sangerman, D. (2017). *Quantitative methods, qualitative methods or combination of research: an approach in the social sciences* [Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias; Universidad Autónoma Chapingo; Universidad Autónoma Antonio Narro]. https://www.researchgate.net/publication/342588454_RESEARCH_METHODOLOGIES_QUALITATIVE_QUANTITATIVE_AND_MIXED_RESEARCH_METHODS_IN_SOCIAL_SCIENCES
- Casapia, S. (2023). *Modelo de gestión de excelencia en la gerencia de transportes de la municipalidad provincial - Puno por escenarios 2018 - ProQuest* [Universidad Nacional del Altiplano de Puno]. <https://www.proquest.com/openview/bacb32fbec6752b64682989dcc949626/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y>
- Casas, J., Repullo, J. R., & Donado, J. (2003). La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos. *Atención Primaria*, 31(8), 527–538. [https://doi.org/10.1016/S0212-6567\(03\)70728-8](https://doi.org/10.1016/S0212-6567(03)70728-8)
- Cholán, F. (2021). Análisis de la aplicación de sanciones administrativas para reducir la conducción en estado de ebriedad en la provincia de San Pablo – Cajamarca – 2019 [Universidad Señor de Sipán]. In *Repositorio Institucional - USS*. <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/8865>
- Dominguez, R. (2025). *El delito de conducción en estado de ebriedad y la aplicación del protocolo del principio de oportunidad en la cuarta fiscalía provincial penal*



- corporativa de Huánuco, 2022 [Universidad de Huánuco].
<https://repositorio.udh.edu.pe/20.500.14257/5975>
- Dzul, M. (2013). *Diseño No-Experimental* [Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo].
<https://repository.uaeh.edu.mx/bitstream/handle/123456789/14902>
- Espellivar, L. (2023). ¿PUEDE CONFIGURARSE EL PRINCIPIO NON BIS IN IDEM EN EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD CON LA MISMA INFRACCIÓN DE TRÁNSITO? *REVISTA EL CEPROSIMAD*, 11(2), 06–17.
<https://doi.org/10.56636/ceprosimad.v11i2.130>
- Gutierrez, D. (2024). Aplicación del artículo 213° del código procesal penal en intervenciones policiales por conducción en estado de ebriedad, Nuevo Chimbote, 2021 [Universidad Nacional del Santa]. In *Repositorio Institucional - UNS*.
<http://repositorio.uns.edu.pe/handle/20.500.14278/4770>
- Helfenbein, K., & DeSalle, R. (2005). Falsifications and corroborations: Karl Popper's influence on systematics. *Molecular Phylogenetics and Evolution*, 35(1), 271–280.
<https://doi.org/10.1016/j.ympev.2005.01.003>
- Hernández Sampieri, R. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. file:///C:/Users/Usuario2024/Downloads/Hernández-%20Metodología%20de%20la%20investigación.pdf
- Hu, H. (2021). *El miedo urbano con perspectiva de género* [UDB].
<https://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/179279>
- Huarcaya, Y. (2021). *Redes bayesianas para determinar los patrones de uso de los medios de transporte urbano en la ciudad de Puno, 2021* [Universidad Nacional del Altiplano de Puno].
<https://www.proquest.com/openview/f40be6783960e84bba8851921bc0d3f9/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y>
- León, A., Díaz, S., & Márquez, L. (2022). Análisis de la percepción de inseguridad con enfoque de género en la elección del transporte público. Estudio de caso Tunja, Colombia. *EURE*, 49(147), 1–29. <https://doi.org/10.7764/EURE.49.147.02>
- Loza, L. (2023). *El delito de conducción en estado de ebriedad y la incoación al proceso inmediato en el Distrito Judicial de Huaura-2021* [JOSÉ FAUSTINO SANCHEZ CARRIÓN]. <https://repositorio.unjfsc.edu.pe/handle/20.500.14067/7993>
- Macedo, Y. (2023). *La incorporación de sujeto pasivo a las personas vulnerables como agravante del delito de homicidio calificado* [César Vallejo University].
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/142068>
- Manjarrez, L. (2022). Transporte informal de pasajeros en Cartagena de Indias. In *Saber, Ciencia y Libertad en Germinación* (Vol. 15, pp. 153–160). Revista Saber, Ciencia y Libertad En Germinación .
<https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/germinacion/article/view/10070>



- Marfull, A. (2024). *El método hipotético deductivo de Karl Popper* [Universidad Autónoma de Ciudad Juárez].
https://www.academia.edu/119569960/El_metodo_hipotetico_deductivo_de_Karl_Popper
- Martell, L. (2022). *Integración del transporte urbano en la ciudad de Puno* [UNFV].
<https://hdl.handle.net/20.500.13084/6400>
- Mendoza, N. (2022). *Relación entre el control interno y la gestión administrativa en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la ciudad de Puno, el año 2021* [Universidad Privada San Carlos S.A.C.].
<http://repositorio.upsc.edu.pe/handle/UPSC/524>
- Muntané, J. (2010). Introducción a la Investigación Básica. *Liver Research Unit, Hospital Universitario Reina Sofía*. <https://www.sapd.es/revista/2010/33/3/03/pdf>
- Pantoja, L. (2024). La pena de inhabilitación en el delito de conducción en estado de ebriedad y su eficacia como sanción administrativa en el distrito de Lima Norte, entre los años 2019-2021 [UNFV]. In *Universidad Nacional Federico Villarreal*.
<https://repositorio.unfv.edu.pe/handle/20.500.13084/8830>
- Podesta, M. (2023). La agravante por estado de ebriedad en el delito de violación sexual en los Códigos Penales de Latinoamérica. *YachaQ: Revista de Derecho*, 14, 263–278.
<https://doi.org/10.51343/yq.vi14.1073>
- Ponce, K. (2023). Transporte público urbano inclusivo desde la percepción de las personas con discapacidad en una ciudad de Perú. *Revista de Climatología*, 23, 114–125. <https://doi.org/10.59427/rcli/2023/v23cs.114-125>
- Pretel, N. (2022). *Conflicto normativo entre el eximente grave alteración de conciencia con el agravante del homicidio culposo por ebriedad absoluta Perú, 2022* [César Vallejo University]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/113973>
- Ruiz, N., Ysmael, J., Herrera, A., & Fernando, R. (2021). Incorporación del artículo 22-a como nuevas medidas de protección en la ley 30364 para erradicar y prevenir la violencia contra la mujer y el grupo familiar [Universidad Señor de Sipán]. In *Repositorio Institucional - USS*.
<https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/8996>
- Ticona, L. (2023). *Delito de conducción en estado de ebriedad, drogadicción y la aplicación del principio de oportunidad en las fiscalías provinciales penales de la ciudad de Puno en los años 2018 y 2019* [Universidad José Carlos Mariátegui].
<https://hdl.handle.net/20.500.12819/2063>
- Tintaya, W. (2024). *La ineficacia de las campañas del ministerio de la mujer y poblaciones vulnerables incrementa la violencia del adulto mayor por familiares en el distrito de Pueblo Nuevo- Chincha 2021- 2022* [Universidad Privada San Juan Bautista].
<https://hdl.handle.net/20.500.14308/5512>



- Torres, J. (2024). *La Flagrancia Delictiva en las Diligencias Preliminares en el Delito de Conducción de Vehículo Motorizado en Estado de Ebriedad en el Perú* [Universidad Nacional Federico Villarreal]. <https://hdl.handle.net/20.500.13084/8983>
- Travezaño, M. (2025). *El delito de peligro común a propósito del ilícito de conducción en estado de ebriedad y su afectación con el derecho al trabajo, Pasco 2023* [Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión]. <http://repositorio.undac.edu.pe/handle/undac/5347>
- Ugaz, G. (2023). *La ausencia de una agravante en el Artículo 108 del código penal peruano que ampare el homicidio de personas vulnerables* [Universidad Señor de Sipán]. <https://hdl.handle.net/20.500.12802/11830>



ANEXO



Anexo 1 Matriz de consistencia

TÍTULO						
CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO 2024						
AUTOR						
JOSE LUIS COLLAQUI MAMANI						
PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA
PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL				
PG: ¿Cómo influye la intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador de la conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024?	OG: Determinar la influencia de la intervención policial frente a la corrupción en actos de burocracia en el proceso sancionador de la conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024..	HG: La intervención policial frente a la corrupción en los actos burocráticos del proceso sancionador tiene un impacto significativo en la reducción de la conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024.	Variable 1.	1.1. Nivel de alcohol en sangre	1.1.1. Registro de dosaje etílico	Enfoque: Cuantitativo.
			Intervención policial frente a la		1.1.2. Aplicación del art. 274 del Código Penal	Método: Deductivo.
			corrupción en actos de burocracia.		1.1.3. Reportes de accidentes vinculados al consumo de alcohol	Tipo: Básico.
				1.2. Sanción administrativa y penal	1.2.1. Imposición de multas efectivas	Nivel: descriptivo
					1.2.2. Suspensión o cancelación de licencia de conducir	Diseño: No experimental.
					1.2.3. Cumplimiento de penas accesorias establecidas judicialmente	Población: La población estuvo conformada por 5,200 ciudadanos de
				1.3. IPrevencción y control policial	1.3.1. Controles de alcoholemia realizados por la PNP	Puno, de los cuales se seleccionó una muestra de 75 participantes.
					1.3.2. Eficiencia de operativos policiales en vías urbanas	
					1.3.3. Registro de reincidencia de conductores sancionados	
PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS				
ESPECÍFICOS	ESPECÍFICOS	ESPECÍFICAS				
PE1: ¿Cómo afecta la intervención policial	OG1: Evaluar el impacto de las	HE1: La intervención policial frente a la				



TESIS UANCV

actos burocráticos dentro del proceso sancionador en Puno, 2024?

reducción de la corrupción en los actos burocráticos del proceso sancionador

proceso sancionador reduce la incidencia de conductores que evaden sanciones por

estado de ebriedad



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN

*OFICINA DE INVESTIGACIÓN

2.1.2. Cumplimiento del D.S.

NO 040-2019-MTC

2.1.3. Aplicación de protocolos de intervención policial establecidos

Muestra: La muestra estuvo integrada por 75 ciudadanos de Puno, seleccionados por



	de la conducción en estado de ebriedad en	conducir en estado de ebriedad en Puno,	2.2. Corrupción y burocracia	2.2.1. Denuncias por soborno o coima registradas	conveniencia según su conocimiento sobre la
	Puno, 2024.	2024..	institucional		problemática estudiada.
PE2: ¿De qué manera la intervención policial	OG2: Identificar cómo la intervención policial	HE2: La implementación de		2.2.2. Retraso injustificado en la imposición de sanciones	
frente a la corrupción en el proceso sancionador influye en	frente a la corrupción en el proceso sancionador afecta la	medidas contra la corrupción en el proceso sancionador		2.2.3. Falta de control interno y deficiencia administrativa documentada	Técnica e instrumentos: Encuesta y cuestionario LIKERT.
la frecuencia de sanciones por conducción en estado de ebriedad en Puno, 2024?	incidencia de conductores sancionados por conducir en estado de ebriedad en Puno,	mejora la efectividad de las sanciones impuestas a conductores en estado de ebriedad en	2.3. Transparencia en el proceso sancionador	2.3.1. Publicación de resoluciones sancionadoras en portales institucionales	
	2024..	Puno, 2024.		2.3.2. Supervisión de Inspectoría General de la PNP en actuaciones sancionadoras	
				2.3.3. Participación del Ministerio Público en procesos de control anticorrupción	Muestreo: Por conveniencia.

Apéndice 2 Matriz de sistematización

	P1	P2	P3	P4	P5	P6
1	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Otros tipos...	No estoy e...
2	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
3	Ninguna ed...	No	No, no he p...	Menos del ...	Ingresos po...	No estoy e...
4	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
5	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
6	Ninguna ed...	Sí	No, no he p...	Menos del ...	Ingreso por...	Estoy dese...
7	Ninguna ed...	No	No, no he p...	Entre el sal...	Ingresos po...	No estoy e...
8	Ninguna ed...	Sí	Sí, he parti...	Menos del ...	Ingresos po...	Tengo un e...
9	Ninguna ed...	No	No, no he p...	Menos del ...	Ingresos po...	No estoy e...
10	Ninguna ed...	No	No, no he p...	Menos del ...	Ingresos po...	No estoy e...
11	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Otros tipos...	No estoy e...
12	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
13	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Otros tipos...	No estoy e...
14	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
15	Educación ...	No	No, no he p...	Entre el sal...	Ingresos po...	No estoy e...
16	Ninguna ed...	Sí	Sí, he parti...	Menos del ...	Ingreso por...	Soy trabaja...
17	Ninguna ed...	No	No, no he p...	Menos del ...	Ingresos po...	No estoy e...
18	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
19	Ninguna ed...	No	No, no he p...	Menos del ...	Ingresos po...	No estoy e...
20	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
21	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Otros tipos...	No estoy e...
22	Ninguna ed...	Sí	No, no he p...	Menos del ...	Ingreso por...	Estoy dese...
23	Ninguna ed...	No	No, no he p...	Menos del ...	Ingresos po...	Estoy dese...
24	Ninguna ed...	Sí	Sí, he parti...	Menos del ...	Ingreso por...	Soy trabaja...
25	Ninguna ed...	No	No, no he p...	Menos del ...	Ingresos po...	No estoy e...
26	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
27	Ninguna ed...	Sí	No, no he p...	Menos del ...	Ingresos po...	Estoy dese...
28	Educación ...	No	No, no he p...	No tengo in...	Ingresos po...	No estoy e...
29	Educación ...	No	No, no he p...	Entre el sal...	Ingresos po...	No estoy e...



	P7	P8	P9	P10	P11	P12
1	No, no teng...	Más de do...	No, nunca ...	Alquilado(a)	Electricida...	Malas
2	No, no teng...	Dos veces ...	No, raram...	Casa	Electricida...	Regulares
3	Sí, tengo s...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Buenas
4	No, no teng...	Menos de ...	No, raram...	Casa	Electricida...	Regulares
5	No, no teng...	Una vez al ...	No, raram...	Casa	Electricida...	Regulares
6	Sí, tengo s...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Buenas
7	No, no teng...	No he visita...	No, raram...	Casa	Agua potable	Regulares
8	Sí, tengo s...	No he visita...	Sí, siempre...	Casa	Agua potable	Muy buenas
9	Sí, tengo s...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Buenas
10	Sí, tengo s...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Buenas
11	No, no teng...	Más de do...	No, nunca ...	Alquilado(a)	Alcantarilla...	Malas
12	No, no teng...	Menos de ...	No, raram...	Casa	Electricida...	Regulares
13	No, no teng...	Más de do...	No, nunca ...	Prestado(a)	Alcantarilla...	Malas
14	No, no teng...	Una vez al ...	No, raram...	Casa	Electricida...	Regulares
15	No, no teng...	No he visita...	No, raram...	Casa	Agua potable	Regulares
16	Sí, tengo s...	No he visita...	Sí, siempre...	Casa	Agua potable	Muy buenas
17	No, no teng...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Regulares
18	No, no teng...	Dos veces ...	No, raram...	Alquilado(a)	Electricida...	Regulares
19	Sí, tengo s...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Buenas
20	No, no teng...	Menos de ...	No, raram...	Casa	Agua potable	Regulares
21	No, no teng...	Más de do...	No, nunca ...	Prestado(a)	Alcantarilla...	Malas
22	Sí, tengo s...	No he visita...	Sí, siempre...	Casa	Agua potable	Buenas
23	Sí, tengo s...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Buenas
24	Sí, tengo s...	No he visita...	Sí, siempre...	Casa	Agua potable	Muy buenas
25	Sí, tengo s...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Buenas
26	No, no teng...	Dos veces ...	No, raram...	Casa	Electricida...	Regulares
27	Sí, tengo s...	No he visita...	A veces he...	Casa	Agua potable	Buenas
28	No, no teng...	Menos de ...	No, raram...	Casa	Agua potable	Regulares
29	No, no teng...	No he visita...	No, raram...	Casa	Agua potable	Regulares



	P13	P14	P15	P16	P17	P18
1	Malo	Sí, es muy ...	Sí, tengo u...	Insatisfech...	Siempre	Poco en co...
2	Regular	Sí, es muy ...	Sí, tengo u...	Insatisfech...	Confrecue...	Poco en co...
3	Regular	Sí, es mod...	No, no teng...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
4	Regular	Sí, es grave	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
5	Regular	Sí, es muy ...	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
6	Bueno	Sí, es mod...	No, no teng...	Satisfecho/a	A veces	Algo en co...
7	Regular	Sí, es mod...	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
8	Muy bueno	No, ningun...	No, no teng...	Muy satisfe...	Nunca	Totalmente...
9	Regular	Sí, es mod...	No, no teng...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
10	Regular	Sí, es mod...	No, no teng...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
11	Malo	Sí, es muy ...	Sí, tengo d...	Muy insatis...	Siempre	Nada en co...
12	Regular	Sí, es muy ...	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
13	Muy malo	Sí, es muy ...	Sí, tengo tr...	Muy insatis...	Siempre	Nada en co...
14	Regular	Sí, es muy ...	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
15	Regular	Sí, es mod...	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
16	Bueno	Sí, pero es ...	No, no teng...	Muy satisfe...	Raramente	En su may...
17	Regular	Sí, es mod...	No, no teng...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
18	Regular	Sí, es muy ...	Sí, tengo u...	Insatisfech...	Siempre	Poco en co...
19	Regular	Sí, es mod...	No, no teng...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
20	Regular	Sí, es mod...	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
21	Malo	Sí, es muy ...	Sí, tengo d...	Muy insatis...	Siempre	Nada en co...
22	Bueno	Sí, es mod...	No, no teng...	Satisfecho/a	A veces	Algo en co...
23	Bueno	Sí, es mod...	No, no teng...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
24	Muy bueno	No, ningun...	No, no teng...	Muy satisfe...	Nunca	En su may...
25	Regular	Sí, es mod...	No, no teng...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
26	Regular	Sí, es muy ...	Sí, tengo u...	Insatisfech...	Confrecue...	Poco en co...
27	Bueno	Sí, es mod...	No, no teng...	Satisfecho/a	Confrecue...	Poco en co...
28	Regular	Sí, es mod...	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...
29	Regular	Sí, es mod...	Sí, tengo u...	Ni satisfac...	Confrecue...	Poco en co...



	P19	P20	P21	P22	P23	P24
1	Bajo	A veces	Mala	Muy seguro	Sí, siempre	Muy buena
2	Bajo	A veces	Regular	Seguro	Sí, a menudo	Muy buena
3	Moderado	Raramente	Regular	Seguro	Sí, a menudo	Muy buena
4	Moderado	Raramente	Regular	Seguro	Sí, a menudo	Muy buena
5	Bajo	A veces	Regular	Seguro	Sí, a menudo	Buena
6	Moderado	Raramente	Buena	Seguro	Sí, a menudo	Buena
7	Moderado	Raramente	Regular	Regular	Sí, a menudo	Buena
8	Muy alto	Nunca	Muy buena	Regular	Sí, a menudo	Buena
9	Moderado	Raramente	Buena	Regular	Sí, a menudo	Buena
10	Moderado	Raramente	Regular	Regular	Sí, a menudo	Buena
11	Bajo	Con frecuencia	Mala	Regular	Sí, a menudo	Buena
12	Moderado	Raramente	Regular	Regular	Sí, a menudo	Buena
13	Muy bajo	Siempre	Muy mala	Regular	Sí, a menudo	Buena
14	Bajo	Raramente	Regular	Regular	Sí, a menudo	Buena
15	Moderado	Raramente	Regular	Regular	Sí, a menudo	Buena
16	Alto	Nunca	Muy buena	Regular	Sí, a menudo	Buena
17	Moderado	Raramente	Regular	Regular	Sí, a menudo	Buena
18	Bajo	A veces	Regular	Regular	Sí, a menudo	Buena
19	Moderado	Raramente	Buena	Regular	Sí, a menudo	Buena
20	Moderado	Raramente	Regular	Regular	Sí, a menudo	Buena
21	Bajo	Siempre	Mala	Regular	Sí, a menudo	Buena
22	Alto	Nunca	Muy buena	Regular	Sí, a menudo	Buena
23	Moderado	Raramente	Buena	Regular	Sí, a menudo	Buena
24	Muy alto	Nunca	Muy buena	Regular	Sí, a menudo	Regular
25	Moderado	Raramente	Regular	Regular	Sí, ocasion...	Regular
26	Bajo	A veces	Regular	Regular	Sí, ocasion...	Regular
27	Moderado	Raramente	Buena	Regular	Raramente	Mala
28	Moderado	Raramente	Regular	Inseguro	Raramente	Mala
29	Moderado	Raramente	Regular	Muy inseguro	Nunca	Muy mala



Apéndice 3 Instrumento

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

CUESTIONARIO SOBRE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN EL PROCESO SANCIONADOR

(Puno, 2024)

Este cuestionario tiene como objetivo recabar información sobre la conducción en estado de ebriedad, el proceso sancionador y la intervención policial frente a la corrupción. Agradecemos su colaboración en este estudio, cuya finalidad es mejorar la efectividad de las sanciones y la transparencia en los procedimientos. Las respuestas serán confidenciales y utilizadas exclusivamente con fines académicos.

-
1. ¿Considera que la conducción en estado de ebriedad es un problema significativo en Puno?
☐ Sí
☐ No
 2. ¿Ha observado casos de corrupción en los procesos sancionadores de la conducción en estado de ebriedad en Puno?
☐ Sí
☐ No
 3. ¿Qué opina sobre la efectividad de las sanciones aplicadas a conductores ebrios en Puno?
☐ Son efectivas
☐ No son efectivas
☐ No sabe/no responde
 4. ¿Ha tenido alguna experiencia personal o conoce de algún caso donde la intervención policial haya sido insuficiente en el control de la conducción en estado de ebriedad?
☐ Sí
☐ No
 5. ¿Cree que la corrupción afecta la aplicación de sanciones a los conductores ebrios en Puno?
☐ Sí
☐ No
 6. ¿Qué tan transparente le parecen los procesos sancionadores en relación con la conducción en estado de ebriedad?
☐ Muy transparente



- ☐ Poco transparente
- ☐ Nada transparente
- 7. **¿Considera que las intervenciones policiales en Puno son suficientes para reducir la incidencia de conducción en estado de ebriedad?**
 - ☐ Sí
 - ☐ No
- 8. **¿En su opinión, los agentes policiales en Puno reciben la capacitación adecuada para manejar los casos de conducción en estado de ebriedad?**
 - ☐ Sí
 - ☐ No
- 9. **¿Cree que la intervención policial podría ser más efectiva si se combaten de manera más directa los actos de corrupción en el proceso sancionador?**
 - ☐ Sí
 - ☐ No
- 10. **¿Considera que existen incentivos o presiones para que los conductores ebrios eludan las sanciones en Puno?**
 - ☐ Sí
 - ☐ No
- 11. **¿Qué medidas cree que podrían mejorar la efectividad del proceso sancionador frente a la conducción en estado de ebriedad?**
 - ☐ Reforzar la legislación
 - ☐ Mejorar la capacitación de los agentes policiales
 - ☐ Combatir la corrupción en los procesos
 - ☐ Aumentar las sanciones económicas
 - ☐ Otro (especificar): _____
- 12. **¿En su comunidad, se observan acciones para prevenir la conducción en estado de ebriedad?**
 - ☐ Sí
 - ☐ No
- 13. **¿Considera que la población en Puno está suficientemente informada sobre las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol?**
 - ☐ Sí
 - ☐ No
- 14. **¿Qué tan frecuente considera que es la evasión de sanciones por corrupción en los procesos relacionados con la conducción en estado de ebriedad?**
 - ☐ Muy frecuente
 - ☐ Poco frecuente
 - ☐ No frecuente
- 15. **¿Qué tan eficaz considera que es la actual intervención policial en la reducción de casos de conducción en estado de ebriedad en Puno?**



- ☐ **Muy eficaz**
 - ☐ **Poco eficaz**
 - ☐ **Nada eficaz**
- 16. ¿En su opinión, la corrupción en el proceso sancionador contribuye a un aumento de la conducción en estado de ebriedad en Puno?**
- ☐ **Sí**
 - ☐ **No**
- 17. ¿Qué tan dispuesto está a denunciar prácticas de corrupción en el proceso sancionador?**
- ☐ **Muy dispuesto**
 - ☐ **Poco dispuesto**
 - ☐ **Nada dispuesto**
- 18. ¿Cree que el fortalecimiento de la intervención policial contra la corrupción podría mejorar la seguridad vial en Puno?**
- ☐ **Sí**
 - ☐ **No**

Gracias por su participación



FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO OPINIÓN DEL EXPERTO



I. DATOS GENERALES

- 1.1. Autor del instrumento: JOSE LUIS COLLANQUI MATANI
- 1.2. Validado por: Dr. FELIX CRISTOBAL OCHATOYA PARAVICINO
- 1.3. Título de la investigación:
CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR PUNO - 2024
- 1.4. Nombre del instrumento: CUESTIONARIO

II. ASPECTOS A EVALUAR

Nº	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.																X				
2	OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.																X				
3	ACTUALIDAD	Está adecuado al avance de la ciencia.																X				
4	ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																X				
5	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.																X				
6	ADECUACIÓN	Está adecuado para valorar la variable de estudio.																X				
7	CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos.																X				
8	COHERENCIA	Existe coherencia entre el problema, objetivos e hipótesis.																X				
9	METODOLOGÍA	Responde al propósito de la investigación.																X				
10	PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación.																X				

- III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: BUENA
- IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 80%
- V. OBSERVACIONES: NINGUNA
- LUGAR Y FECHA: 04/04/2026

FIRMA DEL EXPERTO
Dr. Felix Cristobal Ochatoya Paravicino
DNI 02436119



FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO OPINIÓN DEL EXPERTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Autor del instrumento: JOSE LUIS COLLANQUI MADANI
- 1.2. Validado por: DR. WALTER MARIELINO NIETO PORTOCARRERO
- 1.3. Título de la investigación:
CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMERGENCIA Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024
- 1.4. Nombre del instrumento: CUESTIONARIO

II. ASPECTOS A EVALUAR

Nº	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.																	X			
2	OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.																	X			
3	ACTUALIDAD	Está adecuado al avance de la ciencia.																	X			
4	ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																	X			
5	SUFICIENCIA	El número de ítems propuesto es suficiente para medir la variable.																	X			
6	ADECUACIÓN	Está adecuado para valorar la variable de estudio.																	X			
7	CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos.																	X			
8	COHERENCIA	Existe coherencia entre el problema, objetivos e hipótesis.																	X			
9	METODOLOGÍA	Responde al propósito de la investigación.																	X			
10	PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación.																	X			

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: EXCELENTE

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 85%

V. OBSERVACIONES: NINGUNA

LUGAR Y FECHA: 09/01/2026

FIRMA DEL EXPERTO

[Firma manuscrita]



ANEXO 1
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

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

Formato digital ☒

Fecha de entrega: 09/01/2026

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: JOSE LUIS COLLANQUI MAMANI

Dirección: URB. LAS FLORES MZ. C LT. 12

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: 78202328

Teléfono: 951 729 080 email: joseluiscm9@gmail.com

Nombres y Apellidos: _____

Dirección: _____

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: _____

Teléfono: _____ email: _____

Facultad y/o Escuela de Posgrado: CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

Escuela Profesional o Mención: DERECHO

Título o Grado Académico a optar: ABOGADO

Asesor: Mgtr. LUIS CHAYÑA AGUILAR

Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:

Trabajo de Investigación ☐ Tesis ☒ Trabajo de Suficiencia Profesional ☐ Trabajo Académico ☐

Título: CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y LA INTERVENCIÓN POLICIAL FRENTE A LA CORRUPCIÓN EN ACTOS DE BUROCRACIA EN EL PROCESO SANCIONADOR, PUNO - 2024

Palabras claves, (3 a 5 términos): Intervención, policial, Corrupción, Conducción, ebriedad.

¿Esta obra se desarrolló en la UANCV ^{1,2}?

2

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

09 ENERO DEL 2026

Fecha