

FACULTAD DE
DERECHO Y
CIENCIAS POLÍTICAS



CARRERA DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

“APORTES PARA LA EFICACIA DEL RÉGIMEN
SANCIONADOR AL PEATÓN INFRACTOR
REGULADO POR EL D.S. Nro. 040-2010-MTC EN
EL DISTRITO DE CAJAMARCA AÑO 2021”

Tesis para optar el título profesional de:

Abogado

Autor:

Bach. Alex Edgardo Gamboa Vilchez

Asesor:

Mg. Silvia Magali Quintana Chuquizuta

Trujillo – Perú

2021

DEDICATORIA

A Dios por su amor y fortaleza incondicional que me da en la vida.

A las personas más admirables que influyeron de la mejor manera en mi vida, por su sacrificio y paciencia por sus consejos llenos de sabiduría para alcanzar mis metas y madurez de la vida, por motivarme y armarme cuando me sentía rendido a ustedes amados.

Mamá y Papá.

AGRADECIMIENTO

A mí amada madre Ninfa por su amor incondicional y motivación para alcanzar mis metas, siempre estaré infinitamente agradecido.

A mis hermanos porque este logro también es para ustedes.

A Norma por su amor y cariño que siempre estuvo conmigo en las buenas y malas.

A la Memoria de mi padre y hermano Carlos, que gozan de la gracia de dios, sé que este momento hubiera sido muy especial para ambos.

A mis docentes de la Facultad de Derecho y CC.PP. de la Universidad Privada del Norte, que contribuyeron en mi formación profesional.

Gracias de forma especial a mi Asesora y a las personas que ayudaron directa o indirectamente a la realización de esta tesis.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	iv
ÍNDICE DE TABLAS	vi
RESUMEN.....	vii
ABSTRACT	viii
CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	1
1.2. FORMULACION DEL PROBLEMA.....	4
1.3. OBJETIVOS.....	5
1.3.1. OBJETIVO GENERAL.....	5
1.3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	5
1.4 HIPOTESIS.....	5
1.5. JUSTIFICACIÓN.....	6
CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO.....	7
2.1. ANTECEDENTES.....	7
2.1.2 ANTECEDENTESINTERNACIONALES.....	7
2.1.3. ANTECEDENTES NACIONALES.....	7
2.2.4 ANTECEDENTES LOCALES.....	9
2.2. BASES TEORICAS.....	10
2.2.1 SEGURIDAD VIAL.....	10
2.2.2. ELEMENTOS DE LA CIRCULACIÓN VIAL EN LA SEGURIDAD VIAL.....	11
2.2.3. EL PEATÓN	11
2.2.4. LA EFICACIA DE LAS NORMAS JURÍDICAS.....	12

2.3.1 LEGISLACIÓN PERUANA.....	13
2.3.1.1. LEY 29559.....	13
2.2.4. DECRETO SUPREMO 040-2010-MTC.....	14
2.2.4.1. SANCIONES COMUNITARIAS.....	15
2.2.4.2. SANCIONES AL PEATÓN INFRACTOR.....	16
2.5. INSTITUCIONES INVOLUCRADAS Y LA RESPONSABILIDAD QUE ATAÑE A CADA UNA RESPECTO AL D.S.040-2010-MTC.....	20
2.2.5.1. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES – DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES EN CAJAMARCA.....	20
2.2.5.2. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA.....	21
2.2.5.3. DIVISIÓN DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ - DIVISIÓN DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA EN CAJAMARCA.....	22
CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA.....	24
3.1. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	24
3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN	26
3.2. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	26
3.3. POBLACIÓN.....	26
3.4. MUESTRA.....	27
3.5. TÉCNICAS, INSTRUMENTO Y PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	27
3.6. MÉTODOS, INSTRUMENTOS, PROCEDIMIENTOS DE ANÁLISIS DE DATOS.....	29
CAPÍTULO 4. RESULTADOS.....	31
CAPÍTULO 5. DISCUSIÓN	42
CAPITULO 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	53
REFERENCIAS.....	56
ANEXOS	58

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA N° 1: TABLA DE MULTAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO TERRESTRE A PEATONES – D.S. 040-2010-MTC.....	18
TABLA N° 2: RESULTADOS DE ENTREVISTAS – PREGUNTAS	32
TABLA N° 3: RESULTADOS DE ENTREVISTAS - PREGUNTAS	32
TABLA N° 4: RESULTADOS DE ENTREVISTAS – PREGUNTAS	34
TABLA N° 5: RESULTADOS DE ENTREVISTAS – PREGUNTAS	36
TABLA N° 6: RESULTADOS DE ENTREVISTAS - PREGUNTAS	37
TABLA N° 7: RESULTADOS DE ENTREVISTAS - PREGUNTAS	38
TABLA N° 8: RESULTADOS DE ENTREVISTAS - PREGUNTAS	39
TABLA N° 9: RESULTADOS DE ENTREVISTAS - PREGUNTAS	41

RESUMEN

La seguridad vial es una preocupación, en todas las ciudades del Perú y no es la excepción en el distrito de Cajamarca, presenciando accidentes vehiculares y peatonales, dejando muchas veces secuelas físicas y psíquicas e incluso la muerte.

En este estudio se tratara sobre el régimen sancionador aplicable a los peatones en el distrito de Cajamarca, tomando como normativa el Decreto Supremo Nro. 040-2010-MTC, involucrando a tres instituciones competentes principalmente: la División de Policía de tránsito de Cajamarca, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca y la Municipalidad Provincial de Cajamarca, planteando como objetivo del estudio: Determinar de qué manera se puede mejorar la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca.

La presente investigación es de enfoque cualitativo, utilizando la entrevista, cuestionario, legislación y fichaje, cuyo objetivo es examinar la naturaleza habitual de los fenómenos planteados, Los resultados obtenidos a raíz de la norma para medir las sanciones al peatón infractor en la actualidad, se observa a las autoridades competentes que no vienen cumpliendo con el deber de emitir infracciones y sanciones administrativas, de forma pecuniaria o no pecuniaria al peatón infractor, lo cual sería loable que dichas instituciones de manera efectiva y coordinadas cumplan eficientemente con la normativa del régimen sancionador al peatón infractor, permitiéndoles prevenir los accidentes de tránsito y lograr una fluidez de tránsito óptima en las vías urbanas para los peatones.

Palabras clave: Régimen sancionador, eficacia, infractor.

ABSTRACT

Road safety is a concern in all the cities of Perú and it is not the exception in the Cajamarca district, witnessing vehicular and pedestrian accidents, often leaving physical and mental consequences and even death.

This study will deal with the sanctioning regime applicable to pedestrians in the Cajamarca district, taking Supreme Decree No. 040-2010-MTC as normative, involving three competent institutions mainly: the Cajamarca Traffic Police Division, the Regional Directorate of Transport and Communications of Cajamarca and the Provincial Municipality of Cajamarca, proposing as an objective of the study: To determine how the effectiveness of the sanctioning regime applicable to pedestrian offenders regulated by Supreme Decree No. 040-2010-MTC in the Cajamarca district.

The present investigation is of a qualitative approach, using the interview, questionnaire, legislation and signing, whose objective is to examine the habitual nature of the proposed phenomena, The results obtained as a result of the norm to measure the sanctions to the offending pedestrian at present, are observes the competent authorities that have not been complying with the duty to issue infractions and administrative sanctions, in a pecuniary or non-pecuniary way, to the offending pedestrian, which would be commendable if said institutions effectively and coordinated comply efficiently with the regulations of the sanctioning regime when offending pedestrian, allowing them to prevent traffic accidents and achieve optimal traffic flow on urban roads for pedestrians.

Keywords: Penalty regime, efficacy, of.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

La seguridad vial es un tema que genera preocupación en todos los países del mundo y el Perú no es la excepción; pues a diario somos testigos de accidentes de tránsito que generan altos índices de muertes y lesiones graves. Al respecto, Alonso (2004) señala que los accidentes de tránsito son la causa de más de la mitad de las muertes debidas a lesiones, así como de más de la mitad de las incapacidades permanentes, de lo que se evidencia que se ha convertido en un problema de salud pública, generando impacto en la sociedad y la economía.

En nuestro país, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señala que en los últimos 10 años, los accidentes viales han incrementado su cifra en más del 30%, y acumulando en este periodo más de 850,000 accidentes, siendo un problema para la sociedad peruana, por lo que resulta muy importante hablar de los factores asociados a su producción, entre los que encontramos al factor humano, donde la personas presentan negligencia, impericia e imprudencia, no solo para los que están detrás del volante, sino para los peatones, agravando estos factores de riesgo, la conducción en estado de ebriedad y el consumo de alcohol de los peatones; es por esto que nace la urgencia de que se tomen medidas preventivas, como la educación vial constante, para generar comportamientos viales seguros; por lo que en este estudio nos referiremos en específico a los peatones y los factores que contribuirían a disminuir un gran número de accidentes en las calles urbanas locales.

Según las estadísticas de la PNP, en los últimos 7 años, dentro del territorio nacional se han dado factores que han originado 94,685 accidentes de tránsito que se proyectó hasta finales del año 2019, a causa de fallas mecánicas, fallas del conductor y fallas del peatón, tal es el caso específico que el año 2019 las imprudencias del peatón alcanzaron 6,194 infracciones equivalente a un 7% en ese año, las cuales no fueron sancionadas administrativamente, proyectándose a crecer para los siguientes años, altos índices de fallecidos y heridos, con afectación a la vida, a la salud, e integridad física y psíquica de las personas, lo

cual hace importante una mejora en la aplicación de la ley del peatón infractor para garantizar un mayor control en la seguridad vial, así como la concientización a los peatones.

Otro de los factores a tener en cuenta es la necesidad de que las instituciones competentes locales, logren la modernización de infraestructura dentro de las zonas urbanas, referida al tráfico peatonal y su mejora en elementos de señalización para reducir riesgos para los que van a pie, fiscalizando además a los peatones en la zona urbana, creando un registro de infracciones y sanciones respectivas, tal como se encuentra dispuesto en el Decreto Supremo 040-2010-MTC y la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que en su artículo 26 que regula las sanciones por infracciones a sus normas y su numeral 26.1 modificado por el Artículo Único de la Ley N° 29559, introduce la figura del peatón infractor, normas que se encuentran vigentes hasta la actualidad pero que en poco más de 10 años de vigencia no han logrado la eficacia esperada.

El régimen sancionador regulado en el Decreto Supremo N° 040-2010-MTC resulta de especial importancia en seguridad vial en la actualidad en nuestro país y en el contexto local, implicando una responsabilidad compartida entre los ciudadanos(as) y las instituciones locales, regionales y nacionales involucradas para la implementación de estrategias, procedimientos y acciones que generen alternativas de solución inmediatas para fortalecer los buenos hábitos de los peatones con su entorno.

Debemos considerar que existen tres componentes en la circulación vial que son las personas, los vehículos y la vía pública, cuando uno de estos tres elementos falla podría producirse un accidente de tránsito; por lo que en este estudio se tratara sobre la seguridad vial en el régimen sancionador a peatones aplicable en el distrito de Cajamarca, tomando como base normativa el Decreto Supremo 040-2010-MTC, al advertir que a la fecha no se ha impuesto papeletas ni

sanciones pecuniarias, por las instituciones involucradas, como la división de Policía de Tránsito, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad Provincial de Cajamarca, debiendo implementarse acciones de acuerdo al reglamento y no se les dificulte la identificación y la cobranza de las multas impuestas a peatones infractores.

En este sentido, el presente trabajo de investigación se orienta a identificar las omisiones por parte de las instituciones públicas implicadas en la aplicación de la norma y proponer acciones que logren la eficacia del régimen sancionador al peatón infractor, como son la incidencia en educación vial aplicable en el distrito de Cajamarca, donde se establecerá una serie de responsabilidades; por un lado, la implementación de las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo Nro.040-2010 MTC a cargo de las instituciones involucradas como la Policía Nacional del Perú, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y La Municipalidad Provincial de Cajamarca que tienen la misión de aplicar de forma eficiente y eficaz estas normas y, por otro lado; la responsabilidad de los peatones infractores que cometen infracciones administrativas y no son sancionados por los actores involucrados, ni conducidos ni siquiera a una papeleta educativa.

Otro aspecto para considerar en el distrito de Cajamarca es la demora en el desarrollo de una infraestructura adecuada en las vías para peatones, así como el fortalecimiento de las instituciones involucradas que se muestran débiles o mal organizadas pese a que se tiene herramientas normativas orientadas hacia la seguridad vial del peatón, que pueden lograr una gestión local de fiscalización eficiente, mediante la aplicación efectiva de los alcances del Decreto Supremo 040-2010-MTC.

En este sentido, observando los comportamientos negativos de los peatones en las vías es necesario tener instituciones involucradas enérgicas para fortalecer una cultura de prevención de seguridad vial, así mismo es necesario implementar un sistema de gestión municipal distrital, bajo un análisis

experimentado, aplicado en Cajamarca respetando a la normativa del peatón infractor, cabe mencionar además que es importante identificar la relación entre infraestructura vial y cultura vial, para realizar una fiscalización eficiente y lograr evitar casos fortuitos de accidentes peatonales.

Evidenciando entonces la poca o inexistente seguridad vial en Cajamarca en la actualidad, es necesario alcanzar un objetivo central orientado a reducir los incidentes del número de fatalidades y heridos graves como consecuencia de los accidentes de tránsito que muchas veces tienen como causa una conducta negligente por parte del peatón; así como lograr una cultura vial en desarrollo, teniendo una fiscalización eficiente y una adecuada infraestructura en el tiempo, para salvaguardar lo más preciado, el derecho a la vida humana.

Vale mencionar además las deficiencias en la educación vial dirigido al peatón en nuestro país y si nos referimos concretamente al distrito de Cajamarca, advertimos que la educación vial es concebida más para los niños y jóvenes en etapa escolar, cuando en realidad ésta debe ser una acción permanente en todos los niveles y para toda la población mediante campañas constantes, enfocado al Decreto Supremo 040-2010-MTC, que regula el régimen del peatón infractor, con la participación de las instituciones competentes para lograr una educación vial efectiva.

Para finalizar es necesario actuar para generar seguridad vial con una firme voluntad política y actividad concertada y sostenible de las instituciones competentes y de la población en general, para lograr obtener como resultado reducir los índices de fatalidades como consecuencia de accidentes de tránsito ocasionados por la imprudencia del peatón, ya que todos nos merecemos transitar con seguridad.

1.2. Formulación del problema

¿De qué manera se puede conseguir la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Determinar de qué manera se puede conseguir la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca

1.3.2. Objetivos específicos

- Analizar la Ley 29559 y el DS 040-2010-MTC que regulan las infracciones y sanciones a aplicarse a los peatones infractores.
- Analizar la participación de las entidades involucradas en la aplicación de sanciones a los peatones infractores.
- Analizar los factores que pueden contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito por causas imputables al peatón y proponer acciones para la aplicación efectiva de las sanciones.

1.3 Hipótesis

La eficacia del régimen sancionador a los peatones infractores del distrito de Cajamarca se puede conseguir mediante su implementación y ejecución efectiva por parte de los organismos involucrados, así como una generalización de la educación vial innovadora hacia toda la población y acciones para el mejoramiento de la infraestructura peatonal.

1.4. Justificación de la Investigación.

El presente trabajo se justifica, desde el ámbito social, porque vemos que los accidentes de tránsito todos los días van en incremento y fallecen peatones o quedan heridos graves, debido a su imprudencia o negligencia en las vías urbanas. Los peatones muestran una falta de cultura vial, no reciben capacitaciones constantes pudiendo establecerse las mismas a través de acciones concertadas por las instituciones competentes como son la Municipalidad Provincial de Cajamarca, la Policía de Tránsito y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las cuales además deben asumir con firmeza su responsabilidad en la aplicación del régimen sancionador al peatón infractor regulado por el Decreto Supremo N° 040-2010-MTC, logrando así concientizar el comportamiento de los peatones en las vías y actuar a consecuencia del incumplimiento de las normas de tránsito, logrando reducir el riesgo de accidentes en nuestras vías y así lograr generar una seguridad vial eficiente.

La relevancia jurídica del presente trabajo radica en la existencia de innumerables normas que pese a su vigencia no logran su eficacia por la falta de cumplimiento por parte de sus destinatarios y de su aplicación por parte de las autoridades; pues como lo señala (HIERRO, 2010) cumplimiento y aplicación serían los dos aspectos que cualquier jurista tiene en mente cuando piensa en la eficacia de las normas y es precisamente lo que sucede con el régimen del peatón infractor; pues a pesar de que esta figura es contemplada en el texto original de la Ley General de Transporte y Tránsito, Ley 27181, publicada el 08 de octubre de 1999, no es sino hasta la publicación de la Ley 29559, el 16 de julio del 2010 y su Reglamento DS Nro. 040-2010-MTC, el 16 de agosto del 2010 que se regula el régimen sancionador aplicable al peatón infractor, normas que en más de 10 años de vigencia no han logrado ningún resultado en la ciudad de Cajamarca.

CAPITULO 2. MARCO TEORICO.

2.1. ANTECEDENTES

En relación con los antecedentes tanto internacionales y nacionales expuestos se estima que tienen una correlación que podría ayudar a entender la investigación que se viene realizando.

2.1.2 Antecedentes Internacionales

- Según (Arenas & Montañez, 2018) en su tesis “Análisis jurídico a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito en Colombia”. (tesis de grado). Universidad Simón Bolívar, de quien podemos citar las siguientes conclusiones:

“Que cerca de 1.2 millones de personas fallecieron en el mundo en el año 2017 por motivos de tránsito, el mismo año en Colombia su índice de mortalidad fue 6.718, siendo 1.790 peatones fallecidos y 7.936 peatones lesionados”. Para el año 2021 se pretende minimizar en un 18% la mortalidad a los peatones respecto al tránsito en Colombia, a través de una concientización tanto para el peatones como para los organismos y agentes de tránsito, para que se cumpla este objetivo, se aplicó por parte del autor, instrumentos de análisis normativo en materia de tránsito y transporte y planes de seguridad vial, aduciendo que existen ineficaz gestión institucional, mantenimiento en infraestructura y sobre todo programas de educación vial en Colombia”. (Arenas & Montañez, 2018)

2.1.3. Antecedentes Nacionales

- Según (Castillo, 2019) en su tesis” Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú”. (tesis de grado). Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Derecho, Lima-Perú; quien llega a las siguientes conclusiones:

En esta investigación planteada por el autor, menciona que los accidentes de tránsito van en aumento a causa del transeúnte ya sea por imprudencia o negligencia, además menciona que las normas no son aplicadas constantemente por la autoridades competente como la policía, además de no cumplirse con la educación vial (...) y en el gobierno del Perú los accidentes van en aumento a causa de peatones, sacándole la vuelta a la norma de seguridad vial, especialmente a la normativa extrapenal, mencionando además por parte del autor; “Entonces, podemos entender que se trata de una contrariedad cultural muy arraigada por la falta de educación vial.

- Según (Alvarado Rosas, 2017) en su tesis” Factores Que Influyen En El Incumplimiento De Pago De Las Infracciones De Tránsito En La Ciudad De Huánuco, 2016”. (tesis de grado). Universidad de Huánuco, Facultad de Derecho, Huánuco-Perú; quien llega a las siguientes conclusiones:

“Esta tesis estudia el incumplimiento del pago de las infracciones de tránsito del año 1983 de la oficina de inspección de tránsito y transporte y función en sede operativa en el departamento de Huánuco en el año 1996”.

Cumpliendo funciones de control y vigilancia para pasajeros, peatones, motorizados y ciclistas, así como campañas educativas, se menciona que en esta tesis que existe dificultad para pagar papeletas de tránsito por infracciones, produciendo accidentes y muertes, por negligencia de conductores, transgrediendo la vida, la norma y la autoridad. Buscado este estudio surjan cambios positivos entre autoridades de municipio y ciudad para alcanzar estrategias de solución.

- Según (MENACHO, 2019) en su tesis “La Educación Vial Jurídica Como Una Alternativa Para Reducir Los Accidentes De Tránsito En La Ciudad De Huancayo, 2019”. (tesis de grado). Universidad de Huánuco, Facultad de Derecho, Huánuco-Perú; quien llega a las siguientes conclusiones:

Define la Educación Vial como un factor fundamental para los ciudadanos que transita por la vía pública como vehículos motorizados, bicicletas y peatones, para salvaguardar las vidas de las personas, además atañe el autor el término “jurídico” llamada “Educación vial jurídica” para el termino civil y penal, con el propósito de que se implemente la “Educación Vial Jurídica” y reduzca los accidentes de tránsito en la ciudad de Huancayo ,2019.

- Asimismo, (CUSICUNA, 2018) en su tesis “El Desconocimiento De La Ley General De Transporte Y Tránsito Terrestre Y Su Reglamento Nacional De Tránsito Incrementa Los Índices De Accidentalidad En El Distrito De Amarilis- Huánuco – 2017” (tesis de grado). Universidad de Huánuco, Facultad de Derecho, Huánuco-Perú; quien llega a las siguientes conclusiones:

“Esta tesis el autor tiene como objetivo estudiar la problemática del desconocimiento de Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de tránsito”, además de analizar estas las normas básicas de tránsito, para el uso de la población huanuqueña, para que forme parte de una educación vial y seguridad vial, con el fin de alcanzar una propuesta de solución a una problemática social, formulando un adhesión de reforma en la ley general de transporte y tránsito terrestre o “la interposición de una denuncia por incumplimiento por parte de las autoridades competentes en materia de tránsito, que no han desarrollado programas de conocimiento y capacitación que encaminen a disminuir los índices de accidente de tránsito”.

2.2.4 Antecedentes a Nivel Local

No se han podido identificar trabajos de investigación a nivel local que guarden relación directa con el presente estudio.

2.2. BASES TEORICAS

2.2.1 SEGURIDAD VIAL:

Una forma básica de definición de seguridad vial, la brinda (Sebastián, 2010) como “... un conjunto de normas teóricas y una aplicación práctica de las mismas en cualquier tipo de carretera o vía urbana, con la doble finalidad de conseguir la mayor seguridad y la mejor fluidez, para evitar el excesivo número de accidentes que se producen”.

Como se puede advertir, la seguridad vial no solo debe ser un conjunto de normas teóricas en cualquier vía urbana, sino además convertirlo en acciones necesarias para salvaguardar la vida y reducir accidentes en las vías, obteniendo una mejor seguridad vial no solo vehicular, si no especialmente a todas las personas que en algún momento nos encontramos en condición de peatones.

El Plan Nacional de Seguridad Vial, aprobado por DS Nro. 019-2017-MTC, hace alusión al enfoque sistémico de seguridad vial adoptado por la OMS basado en los aportes de (Haddon, 2017) quien al investigar el tema identifica tres factores: ser humano, vehículo y entorno; cuya interacción permite identificar tres fases en los accidentes de tránsito: antes, durante y después siendo las medidas preventivas antes de los accidentes de tránsito, las orientadas a la educación vial y la concientización de la población así como la aplicación de las normas que permitan mantener el orden y el cumplimiento de las normas de tránsito, aspectos de suma importancia para disminuir los altos índices de fatalidades en nuestras vías de transporte y tránsito terrestre.

En la actualidad se aprecia que la seguridad vial es un problema social y de salud pública que atañe a los peatones, policía de tránsito, las instituciones involucradas competentes principalmente, cada uno de los cuales tiene el deber

de asumir con responsabilidad el rol que le toca a fin de prevenir la ocurrencia de los accidentes de tránsito que tienen en el factor humano su principal causa.

2.2.2. ELEMENTOS DE LA CIRCULACIÓN VIAL EN LA SEGURIDAD VIAL

Rodríguez, citada por (Angulo, 2017) señala que “...en la ciudad es imposible vivir sin los agentes elementos que intervienen en la circulación vial, es por ello que se debe conocer las normas y reglas de tránsito para que las personas puedan circular adecuadamente por las calles”.

Referente a elementos de circulación vial, es importante mencionar para que todos conozcamos el correcto uso de las normas y reglas de seguridad vial y el papel que cumplen dentro de la circulación vial. Vale mencionar como parte de los elementos tenemos al peatón, el conductor, el ciclista, el pasajero, vehículo, la vía, entre otros, siendo relevante para nuestro estudio el concepto de peatón.

2.2.3. El Peatón

Según (La Guía de Educación en Seguridad Vial, 2008) explican brevemente: “que los peatones son aquellas personas que caminan a pie por la vía pública (calles, pistas, veredas y caminos), quien va por la calle empujando un coche, en silla de ruedas o ciclomotor de dos ruedas. Los peatones tienen derechos y deberes que cumplir según lo establecido en el reglamento Nacional de Tránsito quienes deben asumir sus responsabilidades que se deriven de su incumplimiento tal como los menciona los artículos 288º, 289º, 290º según la norma”.

Es preciso entonces mencionar que existe la normativa, respecto al peatón y lo cual aplica al mismo en deberes y derechos, por un lado, los deberes de no cometer imprudencia, negligencia, impericia ni inobservancia de las leyes o reglamentos, que facultad a ser sancionados administrativamente en caso incumplan, y por otro lado están los derechos de los peatones, que la norma

también establece a su favor por entes competentes que hagan real su seguridad vial en las vías públicas.

La regulación busca eliminar o reducir fatalidades y heridos (dentro de los accidentes del tránsito peatonal), además es importante que a través de una eficiente fiscalización e infraestructura vial adecuada para todos los peatones, se logre una cultura vial sostenida en el tiempo.

2.2.4. LA EFICACIA DE LAS NORMAS JURÍDICAS:

Eficacia

Del lat. efficacia. Capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera. (RAE, 2020)

Eficacia del orden jurídico

La eficacia consiste en orden jurídico, cuando se da la efectiva aplicación de las sanciones por los entes en una transgresión normativa siendo a su vez eficaz. (Ossorio, 2003)

Basándonos en el análisis en torno a la eficacia de las normas jurídicas, varios autores tuvieron que distinguir, hasta concluir las nociones de eficacia, efectividad, eficiencia y validez.

Según señala (Hans Kelsen, 2010), la eficacia de una norma se mide observando, sobre el comportamiento de los individuos sobre la misma, es decir la relación entre conducta humana y norma jurídica, en primer punto lo que uno está obligado o prohibido establecido en la norma, entonces se puede hablar de eficacia de una norma obligatoria cuando esta es acatada o aplicada por los destinatarios. e ineficacia cuando se incumple los enunciados normativos, pero no se podría decir que una norma facultativa o permisiva es ineficaz.

Abordando en las definiciones teóricas, para entender el concepto de eficacia, en sentido amplio se refiere a los efectos de las normas jurídicas cuando son aplicadas o puestas en práctica, es decir, el cumplimiento o incumplimiento de los preceptos jurídicos y los fines propuestos por el legislador, para la parte de personas a quien se dirige. (Hans Kelsen, 2010)

“Tomando como autor a Juan Ramón Capella, considera a la efectividad como una eficacia particular de acuerdo con la cual una norma únicamente será efectiva si es tenida en cuenta por las instituciones públicas y, específicamente, por los magistrados y funcionarios”. (Capella, 1999)

2.3.1 LEGISLACIÓN PERUANA

2.3.1.1. LEY 29559

Debemos partir indicando que la responsabilidad de los peatones por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional de tránsito fue establecida en el Art. 24 del texto original de la Ley General de Transporte y Tránsito, Ley 27181, publicada el 08 de octubre de 1999 y en el texto original del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante DS Nro. 033-2001-MTC se establecieron las infracciones y sanciones aplicables a los peatones infractores, así como el procedimiento para su aplicación; sin embargo la Ley 29259, publicada el 14 de setiembre del 2008, modificó las sanciones contempladas en el Art. 26 de la Ley 27181, precisando que las sanciones a aplicarse por infracciones de tránsito eran las siguientes: a) Amonestación a la empresa b) multa a la empresa y/o conductor entre otras aplicables solamente a la empresa o al conductor, con lo cual se eliminó la posibilidad de aplicar las multas a los peatones.

Esta situación es revertida con la publicación de la Ley 29559, el 16 de julio del 2010, la cual establece que la sanción de multa es aplicable a la empresa, el conductor y el peatón, disposición que fue complementada y desarrollada por el DS Nro. 040-2010-MTC, del 16 de agosto del 2010 que se regula el régimen sancionador aplicable al peatón infractor, normas que en más de 10 años de vigencia no han logrado su eficacia.

La exposición de motivos del proyecto de Ley Nro. 3338-2008-PE que dio origen a la Ley 29559, consideró necesario la aplicación de sanciones a los otros agentes que pueden participar en actividades relacionadas con el transporte y tránsito, considerando entre ellas no solamente a los peatones sino además a los

propietarios, dadores y receptores de carga y, en general, a todos los actores involucrados en el tránsito terrestre, considerando ello como el espíritu original de la Ley; sin embargo en el texto aprobado se consideró la aplicación de estas sanciones a la empresa de transportes, al conductor y/o al peatón.

La propuesta fue aprobada por el congreso con 81 votos a favor y 3 abstenciones, dando a lugar a la Ley 29559 conocida como “Ley del Peatón Infractor”, la misma que fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 16 de julio del 2010 y continua vigente hasta la actualidad.

Esta iniciativa se establece por la imprudencia de peatones que ocasionan accidentes de tránsito, la cual busca eliminar o disminuir los accidentes de tránsito, y concientizar a los peatones a usar por ejemplo los puentes peatonales, luces de semaforización, entre otros elementos de la vía.

2.2.4. DECRETO SUPREMO 040-2010-MTC:

La única disposición complementaria de la Ley 29559, dispuso que el Poder Ejecutivo aprobará las modificaciones del Texto Único Ordenado, en un plazo no mayor de 30 días naturales, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; por lo que siendo necesario contar con una norma que regule el procedimiento a seguir para que la autoridad competente aplique las sanciones a los peatones que incurran en infracciones a las normas de tránsito y transporte terrestre, se aprobó el D.S 040-2010-MTC, que modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito(RTRAN), que fue aprobado D.S.016-2009-MTC, en la que se incorporó una Tabla de Infracciones y Sanciones aplicables a las infracciones al RTRAN, por parte de los peatones, de acuerdo con las siguientes escalas:

Valor de 1UIT actualmente en el 2021 es igual a S/.4400 nuevos soles.

Infracciones Muy Graves:

3% de la UIT que para el año 2021 equivale a S/. 132 nuevos soles.

2% de la UIT que para el año 2021 corresponde a S/. 88 nuevos soles

Infracciones Graves:

0,75% de la UIT, que para el año 2021 equivale a S/. 33 nuevos soles

Infracciones Leves:

0,5% de la UIT que para el año 2021 corresponde a S/. 22 nuevos soles.

La norma regula la información mínima que debe contener la papeleta de tránsito para peatones, agregando que las Municipalidades pueden incluir información que consideren necesaria; pues el formato para papeletas de tránsito, sean vehiculares o peatonales, son aprobados por los gobiernos locales, quienes proveen de las mismas a la Policía de Tránsito para su aplicación efectiva.

En otro punto, la norma regula el procedimiento que debe seguir la Policía de Tránsito, dentro de sus funciones de fiscalización; señalando que, si observan al peatón cometer una infracción, podrá detenerlo y solicitarle su Documento Nacional de Identidad, en caso no portase dicho documento, le solicitara otro documento que le pueda identificar, aplicándole la papeleta donde será firmada por el peatón infractor, quien además colocara su huella dactilar.

En el caso que la infracción la cometiera una persona analfabeta se procederá a tomarle sus datos y consignarle su huella dactilar. Referente a menores de edad las papeletas, serán únicamente educativas notificando de igual forma a sus padres. Asimismo, la norma establece que terceras personas podrán denunciar a un peatón infractor siempre y cuando tenga medios probatorios.

2.2.4.1. Sanciones comunitarias:

La norma establece que el peatón podrá librar su primera infracción o sanción impaga con un curso de educación vial para el peatón que debe ser impartida por el Concejo Regional de Seguridad Vial, hasta antes de la notificación de inicio de ejecución coactiva de la sanción pecuniaria impuesta.

En caso se cancelará la papeleta en la primera semana se le descontará un 17%. sobre el monto impuesto como multa.

La norma también establece que a partir de la segunda sanción firme que se le haya impuesto, el peatón infractor podrá acogerse a servicio comunitario, entre los cuales considera:

- Apoyo y orientación a los escolares en los perímetros de los centros educativos a efecto de enseñarles las reglas de tránsito para el peatón.
- Apoyo en los cruces peatonales en vías no señalizadas y semaforizadas.
- Apoyo en el reparto de folletos, trípticos u otros documentos relacionados a temas de tránsito y seguridad vial.
- Colaboración en el mantenimiento de la señalización de tránsito
- Colaboración en el ornato de la ciudad.
- Otros que determine la autoridad competente.

Este Decreto además menciona que los que han sido sancionados a través de una papeleta pecuniaria y no cancelen en el plazo correspondiente, ni cumplan con resarcirla, serán reportados a las centrales de riesgo (INFOCORP), con lo cual se busca que las papeletas y sanciones aplicadas se efectivicen a fin de que logren su labor persuasiva ante la población.

Asimismo, establece que el peatón sancionado que tenga multas impagas y no haya hecho nada para resarcirla, no podrá revalidar, re categorizar u obtener licencia de conducir.

2.2.4.2. Registro Nacional de Sanciones al peatón infractor:

La norma establece que se elabore un Registro Nacional de Sanciones, en el cual serán registradas las infracciones y sanciones del peatón a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de libre acceso público en la página del referido Ministerio; sin embargo, a la fecha el acceso requiere un usuario y

contraseña para su acceso.

TABLA DE MULTAS APLICABLES A LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO TERRESTRE A PEATONES – D.S. 040-2010-MTC

MUY GRAVES	MONTO DE 1UIT EN EL 2021 (S/.4400)
CRUZAR LA CALZADA DE MANERA TEMERARIA ESTANDO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL O DROGAS 3% DE 1 UIT	132
CRUZAR LA CALZADA DE MANERA TEMERARIA SIN RESPETAR LAS NORMAS DE TRÁNSITO 2% DE UIT	88
CRUZAR LA CALZADA SIN UTILIZAR LOS PUENTES PEATONALES U OTROS EN VÍAS DE TRANSITO RÁPIDO 2% DE UIT	88
CRUZAR LA VÍA DELANTE DEL VEHÍCULO DETENIDO (CON MOTOR ENCENDIDO), CUANDO NO LE CORRESPONDE DERECHO DE PASO 2% DE UIT	88
NO RESPETAR EL DERECHO DE PREFERENCIA DE LOS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA U OFICIALES QUE SE ANUNCIEN CON SEÑALES 2% DE UIT	88
TRANSITAR POR LAS CALZADAS EXEPTO PARA CRUZARLAS 2% DE UIT	88
DESOBEDECER LAS INDICACIONES DEL POLICIA DE TRANSITO ASIGNADO AL CONTROL DE LA VIA 2% DE UIT	88

FUENTE: Decreto Supremo 040-2010-MTC - Elaboración Propia Actualizada.

GRAVES

MONTO DE 1UIT EN EL 2021 (S/.4400)

BAJAR O INGRESAR REPENTINAMENTE A LA CALZADA PARA INTENTAR DETENER UN VEHÍCULO 0.75% DE UIT	33
SUBIR O BAJAR DE UN VEHÍCULO EN MOVIMIENTO 0.75% DE UIT	33
ARROJAR OBJETOS O SUSTANCIAS EN LA VÍA QUE DIFICULTEN LA CIRCULACIÓN O REPRESENTEN UN PELIGRO 0.75% DE UIT	33
UTILIZAR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO CON FINES PUBLICITARIOS 0.75% DE UIT	33

FUENTE: Decreto Supremo 040-2010-MTC - Elaboración Propia Actualizada

LEVES

MONTO DE 1UIT EN EL 2021 (S/.4400)

TRANSITAR CERCA DEL SARDINEL O AL BORDE DE LA CALZADA 0.5% DE UIT	22
SUJETARSE DE ALGÚN ELEMENTO EXTERNO DE LA CARROCERÍA DE UN VEHÍCULO EN MOVIMIENTO 0.5% DE UIT	22
SUBIR O BAJAR POR EL LADO IZQUIERDO DEL VEHÍCULO(PASAJERO) 0.5% DE UIT	22

FUENTE: Decreto Supremo 040-2010-MTC – Elaboración Propia Actualizada

2.2.5. INSTITUCIONES INVOLUCRADAS Y LA RESPONSABILIDAD QUE ATAÑE A CADA UNA RESPECTO AL D.S.040-2010-MTC

2.2.5.1. Ministerio de transportes y comunicaciones – Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en Cajamarca.

Según el Art. 16 de La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre.

Mediante la ley 29559 se modificó el art. 26 de la ley estableciendo entre otros, una sanción por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre, en este caso la imposición de multas a los peatones, lo cual fue reglamentado por el D.S. 040-2010-MTC, en el cual se precisa el levantamiento de la papeleta por parte de la policía de tránsito y la misión de la municipalidades provinciales y distritales en función de administrar la multas pecuniarias o prestaciones comunitarias enfocados en los peatones infractores.

Mencionamos en este procedimiento administrativo sancionador hacia el peatón infractor, algunas de las funciones que le facultad por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como a las Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones, en este caso también aplicable en DRTC de Cajamarca, deberán realizar campañas de sensibilización y difusión a todas las personas para que no incurran en falta del presente decreto en mención, además deberán contar con un Registro Nacional de Sanciones, remitida a la autoridad competente para contar con una lista de peatones imprudentes sancionados administrativamente, que será publicada en la página web del MTC, visible para todas las personas y la inscripción de las sanciones pecuniarias firmes que se encuentren impagas en las centrales de riesgo.

2.2.5.2. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA

Esta institución está facultada a supervisar el proceso de administración de infracciones y sanciones, de acuerdo al D.S. 040-2010-MTC, así mismo también trabaja de la mano de las municipalidades distritales, es por esto que basándonos en este reglamento, las sanciones pecuniarias administrativas, que se aplique a los peatones infractores se dará bajo las modalidades de multa económica, o a través de un resarcimiento en su primera infracción en un curso de educación vial para el peatón de forma gratuita por el Consejo Nacional de Seguridad Vial o los Consejos Regionales de Seguridad Vial, en el cual de cumplirse se archivara el procedimiento administrativo.

Según el Art. 319 del D.S. 040-2010-MTC, a partir de una “segunda sanción firme podrá redimirla a través de trabajo comunitario, realizándolo dentro de las municipalidades distritales de su jurisdicción, para que estas determinen el trabajo en puntos donde se encuentre el mayor índice de accidentabilidad”. La norma establece que las municipalidades distritales supervisaran que cumplan con los servicios comunitarios impuestos, e informaran a la autoridad competente para que se le emita su certificado por el cumplimiento de su sanción, y logre su archivamiento del procedimiento administrativo sancionador.

Así mismo vale mencionar que las municipalidades provinciales coordinaran con las municipalidades distritales para brindar medidas preventivas enfocadas a los accidentes de tránsito peatonal, a través de mecanismos con los vecinos y policía de tránsito basado en la normativa del D.S. 040-2010-MTC.

Para tal efecto según el Art. 5 de la norma establece “El Ministerio de transportes y comunicaciones colaborara con las municipalidades provinciales y distritales en las capacitaciones sobre las normas de tránsito y seguridad vial”.

El Art. 325 del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito establece la obligación de las Municipalidades Provinciales de proveer a la Policía Nacional del Perú, los formatos impresos de las papeletas por comisión de infracción de tránsito, las mismas que tienen la naturaleza de una denuncia y van a generar el procedimiento sancionador contra el infractor, siendo que al referirse a la información que debe contener la Papeleta para las infracciones cometidas por los peatones, indica que las Municipalidades pueden incluir cualquier otra información que consideren necesaria.

Respecto al procedimiento que se debe seguir para la aplicación de la sanción al peatón, el citado reglamento establece que se inicia con la imposición de la Papeleta por parte de la Policía Nacional del Perú y que son las Municipalidades las encargadas de seguir con el procedimiento el cual, considerando que se trata del ejercicio de la potestad sancionadora de la administración pública debe garantizar el debido procedimiento y el derecho de defensa de los administrados por lo que las Municipalidades deben incluir en su Texto Único de Procedimientos Administrativos, los procedimientos administrativos por Infracciones al Reglamento de Tránsito de peatones.

2.2.5.3. División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú - División de Tránsito de la Policía en Cajamarca.

Esta institución es la que brinda el punto inicial, para la aplicación de las papeletas a los peatones infractores, son los que fiscalizan el cumplimiento de las normas de seguridad vial, respecto al D.S. 040-2010-MTC, a nivel nacional y local, con el objetivo de garantizar una eficiente aplicación de papeletas y control peatonal, las papeletas que pueden imponer son de índole sancionador y educativo, veamos:

El Art. 333 del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, modificado por el D.S.040-2010-MTC del régimen sancionador aplicable a los peatones, establece “El efectivo de la policía nacional, interviniente, deberá solicitar al peatón se detenga, para solicitar su documento nacional de identidad u otro que lo identifique” en caso no tenga algún documento deberá levantar la papeleta con los datos del intervenido, haciendo firmar y colocar su huella dactilar. Parte inicial que lleva a desarrollar un adecuado control de seguridad vial.

La división de la policía de tránsito en Cajamarca, tiene los mismos elementos normativos de acuerdo al D.S. 040-2010-MTC para poder cumplir con la aplicación de papeletas a los peatones infractores, ya sean menores de edad con las papeletas educativas, o papeletas pecuniarias establecidas en el cuadro de infracciones del mismo decreto; por lo que resulta obligatorio entenderla y aplicarla de acuerdo a sus competencias, para lo cual deben ser provistas de éstas por parte de las Municipalidades tal como establece el Reglamento.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

1. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLE	DEFINICIÓN	INDICADORES
<p>¿De qué manera se puede conseguir la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca?</p>	<p>Objetivo General</p> <p>Determinar de qué manera se puede conseguir la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca</p> <p>Objetivos Específicos</p> <p>Analizar la Ley 29559 y el DS 040-2010-MTC que regulan las infracciones y sanciones a aplicarse a los peatones infractores.</p>	<p>La eficacia del régimen sancionador a los peatones infractores del distrito de Cajamarca se puede conseguir mediante su implementación y ejecución efectiva por parte de los organismos involucrados, así como una generalización de la educación vial innovadora hacia toda la población y acciones para el mejoramiento de la infraestructura peatonal.</p>	<p>DEPENDIENTE</p> <p>La eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores del distrito de Cajamarca para el periodo 2021</p> <p>INDEPENDIENTE</p> <p>Implementación y ejecución efectiva por parte de los organismos involucrados, así como una generalización de la educación vial innovadora hacia toda la población y acciones para el mejoramiento de la infraestructura peatonal</p>	<p>Eficacia de la norma jurídica implica su cumplimiento por parte de sus destinatarios, así como su aplicación por parte de las autoridades.</p> <p>-En materia sancionadora la eficacia de la norma va a influir en la disminución de la comisión de infracciones administrativas.</p> <p>-Los efectos de la eficacia de la norma en materia peatonal se harán tangibles con la disminución de accidentes de tránsito ocasionados por peatones.</p> <p>Educación Vial:</p>	<p>-Papeletas aplicadas</p> <p>-Procedimientos sancionadores iniciados.</p> <p>-Multas cobradas</p> <p>-Reportes a centrales de riesgo</p> <p>-Servicio comunitario brindado</p> <p>-Charlas en educación vial</p> <p>-Mejoramiento de vías</p> <p>-Accidentes de tránsito en general</p> <p>-Accidentes de tránsito por causas imputables a los peatones</p>

	<p>Analizar la participación de las entidades involucradas en la aplicación de sanciones a los peatones infractores.</p> <p>-Analizar los factores que pueden contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito por causas imputables al peatón y proponer acciones para la aplicación efectiva de las sanciones.</p>			<p>Infraestructura peatonal:</p> <p>Papeletas peatonales</p>	
--	---	--	--	--	--

3.1 Tipo de investigación

La presente investigación es de enfoque cualitativo, utilizando la entrevista, cuestionario, legislación y fichaje, cuyo objetivo es examinar la naturaleza habitual de los fenómenos planteados; además los estudios cualitativos ayudan a identificar causas específicas que deben ser medidos en la realidad, “los datos obtenidos no se utilizó la medición numérica por ende no hay un análisis estadístico” (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista, 2006)

Según el análisis este tipo de investigación es de diseño no experimental, donde no se puede manipular las variables, donde se basa en datos obtenidos del personal o autoridad competente de las instituciones públicas involucradas en la identificación de peatones infractores. (Carrasco Díaz, 2013)

Asimismo, es de corte transversal, se ha obtenido información del periodo de enero del 2020 a enero del 2021 en el distrito de Cajamarca, sin manipular las variables actuales “se recolectó información y/o datos en un solo momento o tiempo determinado” (Carrasco Díaz, 2013, pág. 72)

De acuerdo con la naturaleza de la temática, la investigación es jurídico descriptiva, donde se describirán los hechos o fenómenos jurídicos que se presenta entre las instituciones públicas involucradas y la situación de los peatones infractores en el distrito de Cajamarca.

3.3. Población y muestra

3.3.1. Población

La población de esta investigación está integrada por las instituciones públicas y la legislación vinculadas con la problemática de la seguridad vial y la aplicación del régimen sancionador.

2.2.2 Muestra

En esta investigación se ha utilizado el tipo de muestra no probabilístico por conveniencia:

- Análisis del D.S. Nro.040-2010-MTC, legislación que regula la seguridad vial y su régimen sancionador aplicable al peatón infractor.
- Responsables de las entidades involucradas en la aplicación del régimen sancionador al peatón infractor en el distrito de Cajamarca, como son la Gerencia de viabilidad y transporte de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca y la División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú.

2.3. Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de datos

2.3.1 Métodos

- **Método Deductivo Inductivo**

En lo que concierne a este método consistió en revisar la normatividad nacional Ley N° 29559 - Ley que modifica la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, revisando fundamentalmente el Decreto Supremo N° 040-2010-MTC ley del peatón infractor, para luego comprobar el tratamiento jurídico que le están dando las instituciones involucradas en el distrito de Cajamarca. Así mismo poder elaborar alcances de resultados en la investigación.

- **Método Descriptivo**

En este método se describe esencialmente la Ley del peatón infractor (D.S. N° 040-2010), aplicable en el distrito de Cajamarca, el cual no da cumplimiento a la normativa en razón de las instituciones públicas

involucradas, no aplicando ordenanzas o reglas locales que originen beneficios de educación y seguridad vial.

- **Método de Análisis**

Para plantearse este método se presta atención en la realidad de los peatones infractores sin ser sancionados, encontrando la legislación nacional del peatón infractor, que regula la seguridad vial de los peatones o transeúntes en las calles, además se buscó una disposición legal de orden local para poder conocer si estas normas se cumplían en el distrito de Cajamarca, al percatarse que estas disposiciones legales no se cumplían se inició la investigación para obtener instrumentos y estudios en planes de exponer soluciones.

2.3.2 Técnicas

Las técnicas utilizadas fueron:

- **Análisis documental**, esta técnica se utilizó para poder analizar la legislación actual correspondiente a través de información relevante de revistas e informes periodísticos, autor, título, editorial, etc.
- **La Entrevista**, (cuaderno de entrevista), esta técnica ayuda a recabar información de primera mano de los funcionarios involucrados en el tema de la normativa del peatón infractor en Cajamarca para obtener información exacta, a través del instrumento del cuaderno de entrevista.
- **El cuestionario**, se aplicó para saber de expertos los aspectos jurídicos, y conocer la dificultad jurídica sobre la ley del peatón infractor, a través del cuaderno de cuestionario.

- **El Fichaje;** en esta técnica se recopilará información bibliográfica nacional, local y comparada en relación con el tema a investigar, así como artículos de internet y expertos entendidos del caso.

2.3.3. Instrumentos.

- **Guía de entrevista y/o Cuestionario**

Este instrumento ayudara a finiquitar la investigación

- **Fichas de resumen**

Este instrumento ayuda a entender de manera clara y ordenada la investigación.

- **Fichas bibliográficas**

Estas fichas bibliográficas son utilizadas para poder conseguir concisamente la información que presenta la investigación.

- **Fichas de parafraseo**

Estas fichas son el resultado de la propia interpretación para ayudar a entender el tema de investigación planteado.

Se utilizará la herramienta informática Office 2016 así como el manejo de herramientas de internet.

2.4. Procedimiento

Los procedimientos que se han realizado para la recolección y análisis de datos fueron los siguientes:

El análisis documental se realizó en relación con los antecedentes y actual normativa nacional, empezando por el texto original de la Ley General de Transporte y Tránsito, Ley 27181 y sus modificatorias, ley 29259 que reguló la

aplicación de sanciones sólo a empresas y conductores y ley N° 29559 la misma que prevee la aplicación de las sanciones pecuniarias a empresas, conductores y peatones, así como del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado inicialmente por DS Nro. 033-2001-MTC y sus modificatorias siendo relevante para el presente estudio la regulación contenida en el Decreto Supremo N° 040-2010-MTC. Así mismo se realizó una búsqueda y análisis de la exposición de motivos de las referidas normas y recopilación de legislación comparada, así como indagación de reportes periodísticos y páginas web para su análisis respectivo.

Por otro lado, se realizó un análisis de las instituciones locales involucradas en la aplicación del régimen sancionador contenido en el Reglamento Nacional de Tránsito, modificado por el Decreto Supremo N° 040-2010-MTC, recabando información por ejemplo ordenanzas municipales en el distrito de Cajamarca y su aplicación de medidas o reglas respecto a la ley en mención y así poder complementar objetivos claros en esta investigación.

Las entrevistas se realizaron a los funcionarios responsables de las instituciones involucradas con la aplicación del régimen sancionador del peatón infractor contenido en el D.S. Nro. 040-2010-MTC, contactando con los mismos por medios telefónico y correo electrónico, para la aplicación de la guía de entrevista y el cuestionario previamente elaborados, considerando el estado de emergencia nacional en el que nos encontramos, lo cual no ha variado la solidez de las respuestas recibidas por parte de los entrevistados.

La presente investigación se ha realizado considerando los aspectos éticos, para lo cual se han seguido las pautas y criterios previamente establecidos para su elaboración, citando las fuentes de donde se ha obtenido la información y respetando el criterio y opinión de los entrevistados que son reflejados en los resultados de esta.

CAPITULO 4. RESULTADOS

PRIMER OBJETIVO ESPECIFICO	Analizar la Ley 29559 y el DS 040-2010-MTC que regulan las infracciones y sanciones a aplicarse a los peatones infractores.
---	---

4.1. Resultado del estudio de la legislación nacional, relacionada al régimen del peatón infractor, aplicada en la zona urbana de Cajamarca.

4.2.1 Resultado 01.- Las normas que regulan la figura del peatón infractor, identifican a los actores involucrados en su cumplimiento y establecen las infracciones y sanciones aplicables, las cuales incluyen medidas para incentivar la educación vial y los servicios comunitarios, normas que se encuentran vigentes desde hace más de diez años.

La Ley N° 27181, denominada Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece la regulación general del desplazamiento de personas, vehículos y mercancías en las vías terrestres de nuestro país, con el objeto de lograr la satisfacción de las necesidades de los usuarios garantizando las condiciones para su seguridad y salud disponiendo acciones para la protección del ambiente y de la comunidad en su conjunto.

El artículo único de la Ley N° 29559, modifica el Art. 26 de la Ley General de Transporte y Tránsito y pone en vigor la figura del peatón infractor, específicamente relacionada con la sanción de multa, la misma que hasta la entrada en vigencia de la modificatoria, sólo era aplicable a las empresas de transporte y/o a los conductores.

El Decreto Supremo 040-2010 MTC, publicado el 16 de agosto del 2010, modificó el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, estableciendo el procedimiento a seguir para la aplicación de la Papeleta al peatón infractor, así como las infracciones y sanciones aplicables al peatón, norma que se encuentra vigente hasta la actualidad y, sin embargo, no es aplicada por las autoridades ni acatada por los peatones.

Tabla N° 2

Las multas a aplicarse bajo las disposiciones del D.S. 040-2010-MTC, norma que regula el régimen del peatón infractor se establecen de la siguiente manera:

Faltas Leves	Faltas Graves	Faltas muy Graves
(0.5%) UIT	(0.75%) UIT	(3%- 2%) UIT

Se establece la competencia de la policía nacional de tránsito, de poder aplicar las papeletas, por la infracción peatonal, debiendo imponer respeto por normas de tránsito, con la finalidad de salvaguardar la vida del transeúnte en la vía pública.

El peatón infractor que incurra en una infracción por primera vez, podrá redimirla con un curso de educación vial que debería ser impartido por el Consejo Nacional o Regional de Educación Vial, previo a su ejecución coactiva de cobro pecuniario.

Cuando se trate de una segunda vez que el peatón infraccione, podrá redimir la sanción a través de servicio comunitario que variara de acuerdo con la calificación de la infracción de la siguiente manera:

Tabla N° 3

3 horas	Infracciones leves
5 horas	Infracciones graves
10 horas	Infracciones muy graves, excepto la

	siguiente:
15 horas	Cruzar la calzada sin respetar las normas de tránsito o hacerlo de manera intempestiva o temerariamente encontrándose en estado de ebriedad superior a 0,50 grs/lit o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos, comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo.

SEGUNDO OBJETIVO ESPECIFICO	Analizar la participación de las entidades involucradas en la aplicación de sanciones a los peatones infractores.
--	---

4.2. Resultados de la aplicación del instrumento “cuestionario de entrevista”.

Resultado 02.- Las entidades públicas involucradas en la aplicación del régimen sancionador al peatón infractor son la Municipalidad Provincial de Cajamarca, la División de Tránsito de Cajamarca de la Policía Nacional del Perú y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca, las cuales sólo se enfocan a la fiscalización y sanción del tránsito vehicular, incumpliendo sus responsabilidades respecto al régimen del peatón infractor.

4.2.1. Objeto de estudio sobre el cual se aplicó el instrumento: Trabajadores que desarrollan competencia en las instituciones involucradas, respecto a la aplicación de sanciones a los peatones infractores en distrito de Cajamarca en la actualidad.

TABLA N° 4

Entrevista basada en el D.S. 040-2010 en el distrito de Cajamarca año 2021.

Cuestionario de entrevista a Instituciones	Gerencia de viabilidad y transporte de MPC	Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca	División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú
Pregunta N° 1	¿Se supervisa el proceso de administración de infracciones y sanciones, de acuerdo al D.S. 040-2010 MTC, dentro de la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?	¿Se tiene Diseñado un Registro Nacional de Sanciones, remitida a la autoridad competente, para contar con una lista de peatones imprudentes sancionados, basado en el D.S. 040-2010 o D.S. 016-2009 dentro del ámbito de zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo	¿Se fiscaliza el cumplimiento de las normas de seguridad vial, respecto al D.S. 040-2010 ley del peatón infractor en la zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2020-2021?

		2021?	
Pregunta N° 2	¿Se gestiona dentro de su competencia el mantenimiento de sistemas viales para el tránsito peatonal basado en la normativa del D.S.040-2010 MTC ley del peatón infractor, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2021?	¿Se ha Diseñado algún sistema de prevención referente a accidentes de tránsito peatonales tomando en cuenta las disposiciones normativas del D.S. 040-2010 en el distrito de Cajamarca para el periodo 2021?	¿Garantiza y controla la emisión de las papeletas o dispositivos tecnológicos para peatones imprudentes, de acuerdo a las infracciones previstas en el D.S. 040-2010 en la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?
Pregunta N° 3	¿Se ha ejecutado acciones conjuntas con la PNP para el control del tránsito peatonal de conformidad con la normativa del D.S. 040-2010- MTC, en la zona Urbana de Cajamarca en el periodo 2020-2021?	¿Se Promueve cursos de educación vial para todos los peatones, dentro de sus competencias, para fortalecer la cultura vial, tomando en cuenta al D.S.040-2010 MTC, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2021?	¿Investigó y denunció las papeletas impuesta a peatones imprudentes ante la autoridad que corresponda, en las infracciones previstas en el D.S.040-2010 en la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?
Pregunta N° 4	¿Se ha realizado trabajos de Señalización y Semaforización moderno para tránsito peatonal en las zonas urbanas del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?	¿Se cuenta con un plan a corto plazo de infraestructura vial para peatones que brinde seguridad en las vías, en la zona urbana de Cajamarca en el 2021?	¿Se aplicó papeletas pecuniarias, a peatones infractores ya sea por el D.S. 040-2010 o el D.S.016-2009, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2020-2021?

Pregunta N° 5	¿Se ha aplicado medidas preventivas enfocado a accidentes de tránsito peatonal de acuerdo al D.S.040-2010 MTC ley del peatón infractor, en la zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?		
----------------------	---	--	--

TABLA N° 5:

Resultado del Cuestionario (Anexo N°1) de Entrevista de la (Tabla N° 4) GVT-MPC

ESPECIALISTA	CARGO / INSTITUCIÓN	EXPERIENCIA LABORAL
Abel Guillermo Canto Guevara	Gerencia Vialidad y Transporte de MPC / Asesor Legal	2 años
<p style="text-align: center;">RESPUESTA GENERAL DE LA PREGUNTA 1 A 5</p> <p>Los entrevistados señalan, de acuerdo a las 5 preguntas formuladas, que en ninguna de sus entidades se cumple el D.S. 040-2010 MTC, régimen sancionador del peatón infractor y que en la MPC trabajan solamente supervisando infracciones vehiculares referidas al transporte público, según el D.S. 017-2009, D.S. 055-2009-MTC y OM 707-2020-CMPC, y que a la fecha no tienen un plan de señalización y semaforización enfocado al peatón y se enfocan tenerlo para el 2022, así como solo se enfocan a medidas preventivas de accidentes de tránsito vehicular. Ejemplo. Internamiento preventivo vehicular.</p>		

Tabla N° 6:

Resultado del Cuestionario (Anexo N°2) de Entrevista de la (Tabla N° 4) DRTC- Cajamarca

ESPECIALISTA	CARGO / INSTITUCIÓN	EXPERIENCIA LABORAL
Marcos Villanueva Valiente	Dirección Regional de Transporte y comunicaciones - Cajamarca / Asesor Legal	7 meses – DRTC
Héctor Alfonso Burga Rodríguez	Dirección Regional de Transporte y comunicaciones - Cajamarca / Director de Planificación y Presupuesto.	39 años y 10 meses
RESPUESTA GENERAL DE LA PREGUNTA 1 A 4		
<p>De lo indicado por Marcos Villanueva, Asesor Legal de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca, sobre la base de las 4 preguntas formuladas y de acuerdo con las competencias institucionales, se evidencia que en ninguna de ellas se cumple el D.S. 040-2010 MTC, ley del peatón infractor, ya que menciona que solo se preocupan por la fiscalización y supervisión del servicio de transporte terrestre de conformidad con el D.S. 017-2009-MTC, y solo eventualmente se dictan cursos de educación vial pero en el marco del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Transporte, dirigido a los conductores de vehículos y a la fecha no cuentan con un plan de infraestructura vial para peatones que les brinde seguridad en las vías.</p> <p>Por su parte Héctor Burga, Director de Planificación y Presupuesto de la Dirección Regional de Transporte y comunicaciones, al responder las 4 preguntas planteadas, menciona que no se ha diseñado ningún sistema de prevención en merito a lo dispuesto en el D.S. 040-2010 MTC, y que, si se promueve cursos de educación vial, a través del área de seguridad vial de la dirección de circulación terrestre, por sus miembros del comité de seguridad vial de Cajamarca, pero no es en aplicación del D.S. 040-2010 y que no cuentan con un plan de infraestructura vial para peatones, por no ser competencia de la dirección regional de transportes y comunicaciones.</p>		

TABLA N° 7:

Resultado del Cuestionario (Anexo N°3) de Entrevista de la (Tabla N° 4) DTPNP en Cajamarca

ESPECIALISTA	CARGO / INSTITUCIÓN	EXPERIENCIA LABORAL
Dany Bautista Gayoso	División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú / Jefe de división PNP en Cajamarca	Años
<p>RESPUESTA GENERAL DE LA PREGUNTA 1 A 4</p> <p>El Jefe de la División de Tránsito de la PNP en Cajamarca, señala que no cumplen con la fiscalización de las normas de seguridad vial de acuerdo con el D.S. 040-2010 MTC, respecto al peatón infractor, porque no han recibido una ordenanza específica al respecto y la Municipalidad Provincial de Cajamarca y/o el Servicio de Administración Tributaria (SAT), tampoco les proveen de los talonarios de papeletas peatonales, lo cual les limita la aplicación de las papeletas al peatón. Además, no cuentan con dispositivos tecnológicos ni mucho menos formatos físicos referidos al peatón infractor, haciendo imposible denunciar ante la autoridad competente estos actos imprudentes por parte del peatón. Así mismo que la normativa respecto al peatón infractor también se encuentra en el D.S. 016-2009, pero que tampoco se aplica papeletas pecuniarias y no pecuniarias, porque primero tendrían realizar sus funciones de competencia las autoridades como son el área de viabilidad de la municipalidad de Cajamarca y la dirección regional de transportes y comunicaciones de Cajamarca, para hacerla efectiva de acuerdo a un plan vial, pudiendo en la realidad crear cultura y seguridad vial en la zona urbana de Cajamarca.</p>		

TERCER OBJETIVO ESPECIFICO	Analizar los factores que pueden contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito por causas imputables a los peatones.
-----------------------------------	--

4.3. Resultados de la aplicación del instrumento “cuestionario de entrevista”.

Resultado 03: Se evidencia la ausencia de la educación vial como una actividad permanente y generalizada, así como la ausencia de planes

de infraestructura adecuada para la circulación del peatón lo cual aportaría a la disminución de los accidentes de tránsito ocasionados por los peatones.

4.3.1. Resultados obtenidos

Respecto a la aplicación del régimen sancionador contenido en el D.S. 040-2010 al peatón infractor, en los años 2020 y 2021, por las instituciones locales involucradas del distrito de Cajamarca, se evidencia que no se aplicaron papeletas por infracciones ni sanciones administrativas, ya sea pecuniarias o no pecuniarias al peatón infractor y menos se han aplicado las acciones complementarias de educación vial y servicio comunitario, las cuales si bien se encuentran contempladas en la norma, no se ejecutan por la falta de implementación por parte de las entidades responsables.

Para evidenciar esta situación se aplicó la entrevista a los funcionarios de las entidades involucradas como son la Gerencia de Viabilidad y transporte de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de Cajamarca y la División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú en Cajamarca y se realizó el análisis documental respectivo, determinándose lo siguiente:

Tabla N° 8:

- | |
|---|
| <p>✓ La educación vial está dirigida básicamente a un curso eventual de educación vial a peatones a través del área de seguridad vial de la división de circulación terrestre pero en el marco del D.S. N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte; pero no aplicada como una forma de redención de las sanciones pecuniarias, bajo los alcances del D.S Nro. 040-2010-MTC, siendo casi nula la existencia de campañas de educación y sensibilización de las infracciones peatonales.</p> |
|---|

<p>✓ La deficiencia en la estructura vial hace que los peatones utilicen la calzada para transitar; por lo que es necesario brindar al peatón las herramientas necesarias para transitar con seguridad y evitar incurrir en infracción; sin embargo, la entidad encargada del mejoramiento de la infraestructura vial, la Municipalidad Provincial de Cajamarca, señala que no cuentan con planes para el mejoramiento de las vías.</p>
<p>✓ La ausencia de registro de infracciones, hace notar que no se aplican las sanciones correspondientes al peatón imprudente sancionado administrativamente, debiendo aplicarse una sanción administrativa firme y la inscripción a las centrales de riesgo para lograr la concientización de los ciudadanos en el importante rol que cumplen en la circulación vial, sea como conductores o peatones, logrando así la disminución de los accidentes ocasionados por los peatones infractores.</p>

OBJETIVO GENERAL	<p>Determinar de qué manera se puede conseguir la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca</p>
-------------------------	--

4.4 Resultado del análisis de las entrevistas aplicadas y del análisis documental realizado con relación al problema de investigación planteado:

Resultado 04: La eficacia del régimen sancionador al peatón infractor exige el acatamiento de las normas y su aplicación por parte de las autoridades involucradas, para lo cual la Municipalidad Provincial de Cajamarca debe aprobar el formato de Papeleta por Infracción de Tránsito Peatonal y los procedimientos relacionados con su imposición.

Tabla N° 9

<p>✓ La eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores del distrito de Cajamarca, requiere acciones coordinadas entre las entidades involucradas, sumando esfuerzos por cumplir con las indicaciones normativas en favor del peatón.</p>
<p>✓ La educación vial debe ser una actividad permanente mediante campañas dirigidas a toda la población y no sólo a nivel de educación primaria y secundaria, situación que se remonta a años anteriores a la investigación hasta la actualidad.</p>
<p>✓ De los 4 trabajadores entrevistados que cumplen cargos competentes en dichas instituciones, respondieron que, Si están de acuerdo con que se aplique dicho decreto del peatón infractor bajo un principio de legalidad y razonabilidad, y un debido procedimiento sancionador, para determinar un control idóneo conforme a la ley.</p>

CAPITULO 5. DISCUSIÓN

5.1. Resultado N° 01, respecto al primer objetivo específico: “Analizar la Ley 29559 y el DS 040-2010-MTC que regulan las infracciones y sanciones a aplicarse a los peatones infractores”.

Como hemos expuesto en líneas anteriores, la figura del peatón infractor existe desde el año 1999 con la aprobación de la Ley General de Tránsito, Ley 27181, la misma que fue reglamentada mediante DS Nro. 033-2001-MTC norma que establece las infracciones y sanciones aplicables al peatón, así como el procedimiento para su aplicación; sin embargo, estas normas nunca se cumplieron y en el año 2008 por efectos de la Ley 29259, se cerró toda posibilidad de sancionar a los peatones; pues esta norma estableció sólo sanciones aplicables a las empresas y/o conductores.

Mediante la ley N° 29559 se modificó el artículo 26 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y contempla la imposición de multas a empresas, conductores y peatones; norma que fue reglamentada mediante Decreto Supremo 040-2010.MTC, el cual regula el régimen sancionador aplicable a los peatones que incurrir en infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre y clasifica las infracciones administrativas en leves, graves y muy graves y establece las conductas sancionables aplicables a los peatones.

Asimismo, las normas en comento identifican plenamente a las entidades involucradas en su aplicación, estableciendo su competencia y actividades a realizar en el torno a la problemática del peatón infractor y a pesar de que dicha normas no han sufrido variación y se encuentran vigentes hasta la actualidad, se advierte que a nivel de la zona urbana del Distrito de Cajamarca no se aplica ninguna de sus disposiciones, desde la emisión de las papeletas al peatón infractor hasta el registro de los infractores en el Registro Nacional de sanciones, dentro de su jurisdicción, con lo cual se

evidencia que las normas que regulan el régimen sancionador a los peatones infractores, a pesar de su vigencia, no son eficaces pues no son acatadas por los ciudadanos y no existe una consecuencia jurídica ante tal incumplimiento.

En tal sentido, se evidencia que existe un marco normativo previamente determinado que se encuentra dirigido a sancionar las conductas temerarias de los peatones que pueden ocasionar accidentes de tránsito y, en más de 10 años de vigencia, no ha logrado los resultados esperados, por su falta de implementación y aplicación.

5.2. Resultado N° 02, respecto al segundo objetivo específico: “Analizar la participación de las entidades involucradas en la aplicación de sanciones a los peatones infractores”.

A través de la Tabla N° 4 del cuestionario de entrevistas a instituciones involucradas basada en el D.S. 040-2010-MTC a servidores públicos competentes, existe una relación y similitud en las respuestas respecto a la aplicación de las infracciones y sanciones al peatón infractor en el distrito de Cajamarca. Los resultados reflejan que tanto la Gerencia de Viabilidad y Transporte de la MPC, (tabla N° 5), La Dirección Regional de Transporte y comunicaciones - Cajamarca (tabla N° 6) y La División de Tránsito de la Policía en Cajamarca (tabla N° 7), en estos últimos años no han venido cumpliendo con las funciones y disposiciones que determina el Decreto Supremo 040-2010.MTC.

Esto refleja la falta compromiso por parte de las instituciones involucradas, para que se implemente y se apliquen concretamente las sanciones de multa y se evidencie con el tiempo la disminución de infracciones administrativas y, en materia peatonal, disminuyan los accidentes de tránsito ocasionados por peatones.

Esta deficiente gestión institucional, no es propia sólo de nuestra realidad; pues (Arenas & Montañez, 2018) en su tesis “Análisis jurídico a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito en Colombia”, también evidencia esta situación, además de la falta de mantenimiento de infraestructura y educación vial en su país.

Del mismo modo lo considera (CUSICUNA, 2018) pues como se señaló anteriormente, plantea la posibilidad de presentar una denuncia por incumplimiento de funciones por parte de las autoridades del Distrito de Amarilis- Huánuco involucradas en el tema de seguridad vial, precisamente ante la falta de actuación de dichas autoridades a pesar de existir un marco normativo vigente.

En tal sentido analizando los antecedentes se evidencia que no basta con tener una ley vigente y debidamente reglamentada; sino que para su aplicación y cumplimiento eficaz, es necesario la actuación decidida por parte de las autoridades, lo cual coincide con la presente investigación por la que se busca que se cumpla eficazmente el Decreto Supremo 040-2010-MTC, régimen sancionador del peatón infractor, para detectar infracciones y aplicar sanciones pecuniaria administrativas al peatón infractor, como un paso de avance para prevenir los accidentes de tránsito peatonal.

Es por esto que, para lograr este avance para prevenir los accidentes de tránsito peatonal se debe cumplir con detectar las infracciones e imponer sanciones a los peatones infractores en Cajamarca, de tal manera las instituciones involucradas, deberían trabajar en un plan general coordinado, dándole validez y aplicación a la norma en el tiempo.

En lo que corresponde a la actuación de las instituciones involucradas, advertimos que la Gerencia de Viabilidad y Transporte de la MPC, viene trabajando en lo que corresponde en la supervisión vehicular, dejando de lado al peatón infractor, considerando también importante que

dentro de sus funciones supervise el proceso de administración de infracciones y sanciones al peatón, de acuerdo al Decreto Supremo 040-2010-MTC, gestionando dentro de su competencia el sistema de mantenimiento viales al tránsito peatonal, ejecución de planes o acciones de señalización y semaforización moderno para el tránsito peatonal, al menos en los puntos más críticos de la zona urbana de Cajamarca, así como otras medidas preventivas de acuerdo a su competencia enfocado a eliminar o reducir los accidentes de tránsito peatonal.

Como hemos advertido en líneas anteriores el Art. 325 del Reglamento Nacional de Tránsito establece la obligación de las Municipalidades Provinciales de proveer de las papeletas de tránsito, para lo cual la Municipalidad Provincial de Cajamarca debe emitir una ordenanza específica aprobando el formato de la papeleta del peatón infractor teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en el D.S. Nro. 040-2010-MTC punto de partida necesario para que la División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú pueda empezar a aplicarlas en los peatones que infringen las reglas de tránsito, generándose la denuncia que requiere la actuación de la Municipalidad Provincial de Cajamarca para la aplicación de las sanciones respectivas.

Por otro lado, la aplicación de sanciones por parte de la Municipalidad Provincial de Cajamarca implica la realización de un procedimiento que contemple las garantías del debido procedimiento administrativo y respeto del derecho de defensa del peatón, para lo cual requiere aprobar los procedimientos relacionados con las infracciones de tránsito de peatones en el TUPA del Servicio de Administración Tributaria, organismo descentralizado de la Municipalidad Provincial de Cajamarca que se encarga de la atención de los procedimientos relacionados con las multas por infracciones de tránsito, siendo que hasta la fecha solo viene

atendiendo los procedimientos relacionados con las infracciones de los conductores.

En este sentido, la Municipalidad Provincial de Cajamarca debe incorporar en el TUPA del SAT de Cajamarca procedimientos como: la formulación de descargos por papeleta de tránsito a peatones, los recursos de reconsideración y apelación en materia de tránsito de peatones, así como la prescripción de la multa en materia de tránsito de peatones, con lo cual se garantiza que los procedimientos estén previamente establecidos y sean de conocimiento del público en general mediante campañas de difusión constante.

Respecto a la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones de Cajamarca, se evidenció que viene trabajando en el servicio de transporte terrestre y eventualmente se dicta cursos de educación vial vehicular, en el marco del D.S. Nro. 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte, siendo aquí importante para lograr eficiencia en la seguridad vial peatonal, la institución en mención debería cumplir con las funciones que le atañe en el Decreto Supremo 040-2010-MTC, como por ejemplo diseñar un registro de sanciones para incluir a peatones infractores que fueron sancionados de acuerdo a la norma en mención, promover dentro de su competencia y conjuntamente con las áreas de instituciones involucradas, cursos de educación vial para los peatones, para fortalecer la cultura vial.

El Reglamento Nacional de Tránsito establece que el Curso de Educación Vial para el peatón debe ser impartido de manera gratuita por los Concejos Nacionales de Seguridad Vial o los Concejos Regionales de Seguridad vial, según el domicilio del peatón infractor, siendo que en el caso del distrito de Cajamarca, le correspondería tal función al Concejo Regional de Seguridad Vial de Cajamarca la misma que está abocada a los

cursos orientados a los conductores infractores por la falta de la implementación y aplicación de sanciones efectivas contra peatones que requieran ser redimidas con estos cursos que deben estar dirigidos específicamente a los peatones, respecto a lo cual consideramos que la educación vial no sólo debe darse en torno a los infractores sean éstos conductores o peatones, sino deben estar dirigidos a la población en general con la finalidad de generar conciencia acerca del importante rol que cumple el factor humano en la producción de los accidentes de tránsito.

Por último mencionaremos y no menos importante a la División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú en Cajamarca, que como todos sabemos fiscalizan la seguridad vial en conductores de automóviles en las vías pública o carreteras, pero no cumplen con aplicar la normativa del régimen sancionador al peatón infractor, contenido en el Reglamento Nacional de Tránsito, modificado por el D.S. 040-2010-MTC, debiendo dentro de sus funciones fiscalizar, garantizar y controlar la seguridad vial a través de la aplicación de papeletas pecuniarias y/o papeletas educativas a peatones imprudentes, que diario vemos en las calles de Cajamarca.

Asimismo, ante la omisión de la Municipalidad Provincial de Cajamarca de proveer de las papeletas para los peatones infractores, la División de Tránsito de la PNP debería realizar una gestión ante el gobierno local para obtener el insumo necesario para el cumplimiento de sus funciones, pues la constatación realizada mediante la papeleta servirá de punto de partida para la aplicación de las sanciones respectivas por parte del Servicio de Administración Tributaria, organismo descentralizado de la Municipalidad Provincial de Cajamarca.

Para finalizar vale mencionar en esta parte de discusión de resultados, que se encontró limitaciones para la entrevista de las autoridades comprometidas en la aplicación del régimen sancionador al

peatón infractor, con motivo de la emergencia sanitaria que afronta nuestro país generada por la COVID-19 y la poca disposición de tiempo de servidores públicos a entrevistar, el allanamiento al área de viabilidad y transporte de la municipalidad de Cajamarca por la fiscalía anticorrupción, durante momentos del periodo de investigación que dificultaron obtener en forma inmediata las respuestas en las instituciones con las cuales se trabajó.

5.3) Resultado N° 03, respecto al tercer objetivo específico: “Analizar los factores que pueden contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito por causas imputables a los peatones”.

A través de la Tabla N° 8 basada en el D.S.040-2010-MTC, donde se aplicó la entrevista en la institución de la dirección regional de transporte y comunicaciones, según menciona Héctor burga, director de planificación y desarrollo, y Marcos Villanueva, asesor legal de la DRTC, se evidencia que la educación vial está dirigida básicamente a un curso eventual de educación vial a peatones a través del área de seguridad vial de la división de circulación terrestre pero en el marco del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, regulado por el D.S. N° 017-2009-MTC, más no en cumplimiento del DS Nro. 040-2010-MTC, siendo casi nula la existencia de campañas de educación y sensibilización de las infracciones peatonales. Otro punto importante que mencionaron la MPC y DRTC, es que no se ha trabajado en infraestructura vial y que sigue siendo deficiente obligando al peatón usar la calzada y arriesgando su vida en un posible accidente de tránsito, así como la ausencia de registro de infracciones y sanciones correspondientes al peatón imprudente sancionado administrativamente.

Se evidencia una falta de compromiso por parte de las instituciones involucradas incluyendo al policía dentro de su función de imponer la papeleta pecuniaria, debiendo estas instituciones mejorar mediante la implementación de campañas permanentes de educación vial dirigida a toda la población, cumplir con la sanción administrativa al peatón infractor, sancionar además con la inscripción a las centrales de riesgo para prevenir a través de la concientización los accidentes en los peatones infractores, así mismo mejorar la infraestructura vial para reducir los accidentes fatales y lesiones graves en los peatones

Estos aspectos deben ser contemplados por el Estado a través de las autoridades competentes para lograr mejorar la situación de los accidentes de tránsito. Así lo ha considerado también (Arenas & Montañez, 2018) en su tesis “Análisis jurídico a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito en Colombia”, quien señala que en el año 2018, en Colombia llegaron a 6.718 su índice de mortalidad, superando en 1.790 peatones fallecidos y 7.936 peatones lesionados, es por eso que para este año 2021 según el autor se pretende reducir en al menos el 18% de fatalidades respecto al peatón en el tránsito colombiano, concientizado a peatones a través de educación vial.

En similar sentido, (MENACHO, 2019) en su tesis “La Educación Vial Jurídica Como Una Alternativa Para Reducir Los Accidentes De Tránsito En La Ciudad De Huancayo, 2019”, concluye en considerar a la Educación Vial como un factor fundamental para los ciudadanos que transita por la vía pública como vehículos motorizados, bicicletas y peatones, aludiendo en el campo legal en una “educación vial jurídica” y reducir accidentes de tránsito en los peatones en la ciudad de Huancayo.

En tal sentido analizando los antecedentes y comparando con nuestra investigación, se evidencia que uno de los factores más importantes para lograr una mejora en la situación de los accidentes de

tránsito y la aplicación del régimen sancionador al peatón infractor sería la educación vial permanente, para las personas resumido en una frase” todos somos peatones” para crear conocimiento, cultura vial y reducir accidentes peatonales, siendo las instituciones competentes las que encabecen la educación y seguridad vial.

En este sentido, se determinó factores como la educación vial permanente a todos los peatones, una adecuada infraestructura vial para peatones y un registro de sanciones para peatones con sanción firme causados por su imprudencia, como factores que ayudarían a disminuir los accidentes de tránsito causados por peatones en la zona urbana de Cajamarca.

5.4. Resultado N° 04, respecto al Objetivo General “Determinar de qué manera se puede conseguir la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca

La eficacia de las normas jurídicas alude a su cumplimiento por parte de la población y su aplicación por parte de las autoridades; pues no basta con tener disposiciones que regulan la conducta humana las cuales se encuentran vigentes; sino que resulta necesario e imprescindible que éstas sean eficaces para lograr finalmente el objetivo de la norma.

En este sentido, la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores se conseguirá por un lado mediante el cumplimiento de la norma por parte de los peatones, para lo cual se debe conseguir su concientización a través de campañas permanentes de difusión de las reglas de tránsito y dotándole de una infraestructura adecuada mediante la priorización de obras con esta finalidad por parte del gobierno local.

Asimismo, la eficacia del régimen sancionador requiere su implementación y aplicación real por parte de las entidades involucradas como son la Municipalidad Provincial de Cajamarca, la Dirección Regional de Transporte y Tránsito de Cajamarca y la División de Tránsito de la PNP de Cajamarca, cada una de las cuales tiene sus funciones específicas que ya han sido identificadas en líneas anteriores.

De acuerdo con un análisis documental según la tabla N° 9, basado en la entrevista aplicada a las instituciones competentes, una de las determinaciones importantes sería primero que estas instituciones de manera efectiva y coordinada cumplan con el régimen sancionador al peatón infractor D.S. 040-2010-MTC en la ciudad de Cajamarca, bajo principios de legalidad y razonabilidad, segundo brinden campañas permanentes de educación vial para toda la población, tercero se modernicé la infraestructura peatonal.

Esto quiere decir, que para lograr una verdadera eficacia en la zona urbana de Cajamarca en la actualidad, sería conseguir los objetivos trazados en la realización de cumplir la normativa referente al peatón infractor, así mismo para determinar la eficacia en las sanciones a los peatones infractores, la comisión de infracciones administrativas evidenciaría una reducción de sanciones administrativas por el buen comportamiento de los peatones, y respecto al peatón la disminución de accidentes de tránsito que resulta de los mismos.

Al respecto, (Sebastián, 2010) define a la seguridad vial como “conjunto de normas teóricas y una aplicación práctica de las mismas en cualquier tipo de carretera o vía urbana, con la doble finalidad de conseguir la mayor seguridad y la mejor fluidez, para evitar el excesivo número de accidentes que se producen” y es precisamente la eficacia de las normas y su aplicación integral, las que van a conseguir el objetivo principal que es prevenir los

accidentes de tránsito y lograr una fluidez de tránsito óptimo en las vías urbanas.

CAPITULO 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1) CONCLUSIONES

- ✓ La figura del peatón infractor existió desde el año 1998 en que entró en vigencia la Ley General de Transporte y Tránsito, Ley 27181 y su Reglamento D.S Nro. 033-2001-MTC, perdiendo vigencia con la modificación introducida por la Ley 29259 que estableció infracciones aplicables sólo a empresas y conductores, siendo la Ley N° 29559 la que introdujo nuevamente la figura del peatón infractor y el Decreto Supremo Nro. 040-2010-MTC que regula el procedimiento para la imposición de papeletas, la participación de las instituciones involucradas y la tipificación de las infracciones y sanciones a aplicarse, normas que a pesar de estar vigentes hasta la actualidad no se aplican.

- ✓ La eficacia de la norma jurídica implica su cumplimiento por parte de la población y su aplicación efectiva y coordinada por parte de las instituciones involucradas, siendo que el caso del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores se han identificado como instituciones competentes a la Gerencia de Viabilidad y Transporte de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones de Cajamarca y la División de Transito de la Policía Nacional del Perú en Cajamarca; quienes no cumplen con sus funciones específicas relacionadas con el peatón infractor, pues no existen procedimientos sancionadores iniciados, multas cobradas a peatones, reportes en las centrales de riesgo, servicio comunitario por peatones sancionados, charlas de educación vial de acuerdo al reglamento.

- ✓ Se precisa que existen otros factores que pueden influir en la disminución de los accidentes de tránsito en la zona urbana de Cajamarca, tales como campañas permanentes de educación vial dirigida a toda la población a fin de lograr su sensibilización y concientización, así como una adecuada infraestructura vial moderna que permitan al peatón transitar con seguridad.
- ✓ Se concluye que para la implementación del régimen sancionador al peatón infractor se debe partir por la aprobación de una norma específica por parte de la Municipalidad Provincial de Cajamarca, que apruebe el formato de papeleta de tránsito para su elaboración y entrega a la Policía Nacional del Perú, cuyos efectivos de la División de Tránsito, tendrían el insumo necesario para levantar las denuncias contra peatones infractores, dando inicio al procedimiento sancionador respectivo.
- ✓ Lo expuesto anteriormente permite concluir que la Municipalidad Provincial de Cajamarca, requiere aprobar con urgencia procedimientos que garanticen el debido procedimiento administrativo y el derecho de defensa del peatón infractor, a través de la modificación del TUPA del SAT, tales como: formulación de descargo de papeleta peatonal, recursos de reconsideración y apelación en materia de tránsito de peatones, solicitud de prescripción de multa en materia de tránsito de peatones.

6.2) RECOMENDACIONES

- ✓ Las instituciones de acuerdo con su competencia, deben fomentar la educación vial para todos los peatones en el ámbito urbano de Cajamarca a través de convenios con la Ugel o Consejo regional de educación vial, empresas de transporte privada, universidades, basados en el D.S. 040-2010-MTC.
- ✓ Debe mejorar la actuación de las instituciones involucradas, para realizar una infraestructura vial moderna para los peatones más vulnerables, para ocuparse efectivamente en los espacios públicos tales como las calles y vías urbanas de Cajamarca, para reducir los accidentes de tránsito.
- ✓ Establecer un plan a futuro para aumentar la cobertura de servicio de emergencia víctimas de accidente de tránsito peatonal en zona urbana de Cajamarca.

REFERENCIAS

- Alvarado Rosas, G. D. (2017). *FACTORES QUE INFLUYEN EN EL INCUMPLIMIENTO DE PAGO DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUANUCO, 2016*. universidad de huanuco, huanuco, Perú.
- Angulo, D. R. (2017). *Efectos del programa seguridad por seguridad para la práctica de La seguridad vial en estudiantes del instituto de formación bancaria certus-norte2016*. Universidad Cesar Vallejo, Perú. Obtenido de <https://docplayer.es/89657567-Tesis-para-optar-el-grado-academico-de-magister-en-administracion-de-la-educacion-autor-br-deivi-rosa-talla-angulo-asesor.html>
- Arenas, & Montañez. (2018). *Análisis jurídico a la figura del peatón involucrado en accidentes de tránsito en Colombia*. Obtenido de repositorio universidad simón bolívar: <https://bonga.unisimon.edu.co/handle/20.500.12442/2908>
- Capella, j. r. (1999). *Elementos del Análisis Jurídico*. Madrid.
- Carrasco Díaz, S. (2013). *Metodología de la Investigación Científica*. Perú: San Marcos.
- Castillo, O. (2019). *Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú*. repositorio universidad cesar vallejo, lima. Obtenido de Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú.
- CUSICUNA, G. J. (2018). *EL DESCONOCIMIENTO DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO TERRESTRE Y SU REGAMENTO NACIONAL DE TRANSITO INCREMENTA LOS INDICES DE ACCIDENTALIDAD EN EL DISTRITO DE AMARILIS - HUÁNUCO-2017*. UNIVERSIDAD DE HUANUCO, HUÁNUCO, PERÚ.
- Haddon, W. (2017). https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf.
- Hans Kelsen, E. B. (2010). LA EFICACIA EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO COLOMBIANO. pág. https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/12065/Valentina_CoulsonOsorio_Laura_Ram%C3%ADrezCorrea2010.pdf?sequence=2&isAllowed=y.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista, L. P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill.
- HIERRO, L. (2010). LA EFICACIA DE LAS NORMAS JURIDICAS. págs. <https://elibro-net.eu1.proxy.openathens.net/es/ereader/upnorte/48275?page=18>.

La Guía de Educación en Seguridad Vial. (diciembre de 2008). Obtenido de GUÍA DE EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL:

<https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/Guia%20Ed.Vial%20Primaria.pdf>

MENACHO, L. J. (2019). *LA EDUCACIÓN VIAL JURÍDICA COMO UNA ALTERNATIVA PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUANCAYO 2019.* UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO, HUÁNUCO, PERÚ.

Ossorio, M. (2003). *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.*

RAE. (2020). pág. <https://dle.rae.es/eficacia>.

Republica. (2010). Obtenido de <https://blogsuntrane.files.wordpress.com/2010/11/papeletas-a-peatones-al-15-11-101.pdf>

Sebastián, t. m. (2010). *Fundamentos de la Seguridad Vial 3ª Edición.* España: Delta Publicaciones.

ANEXOS

ORDENANZA MUNICIPAL N°-2021-MPC

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CAJAMARCA

POR CUANTO:

El Concejo Provincial de Cajamarca en Sesión Extraordinaria de fecha, y;

CONSIDERANDO;

Que, conforme a lo establecido en el artículo 194 y el numeral 4 del artículo 195 de la Constitución Política del PERU, los gobiernos locales cuentan con autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia y tienen competencia para crear, modificar y suprimir contribuciones, tasas, arbitrios, licencias y derechos municipales, conforme a ley;

Que, el numeral 40.1 del artículo 40 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por DS Nro. 004-2019-JUS, dispone que los procedimientos, requisitos y costos administrativos se establecen de forma exclusiva por norma de mayor jerarquía que en caso de los gobiernos locales, es la Ordenanza Municipal, debiendo ser comprendidos y sistematizados en el Texto Único de Procedimientos Administrativos -TUPA;

Que, de conforme con lo establecido por el numeral 40.5 del artículo 40 de del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por DS Nro. 004-2019-JUS, una vez aprobado el TUPA por Ordenanza Municipal, toda modificación que no implique la creación de nuevos procedimientos, incremento de derechos de tramitación o requisitos, se debe realizar por en el caso de Municipalidades por Decreto de Alcaldía, en caso contrario su aprobación se dará por Ordenanza Municipal, normas que deben ser publicadas para garantizar el conocimiento del administrado.

Que, mediante Decreto Supremo N° 079-2007-PCM la Presidencia de Consejo de Ministros, aprobó los lineamientos para la elaboración y aprobación del TUPA, como documentos compiladores, informativos y simplificadores de los procedimientos administrativos que tramitan los administrados ante las distintas entidades administrativas del Estado, para lo cual, mediante Decreto Supremo N° 062-2009 PCM, se aprobó el Formato del Texto Único de Procedimientos Administrativos y establece precisiones para su aplicación;

Que, mediante Ordenanza Municipal N° 743-2020-CMPC, publicado el 19 de febrero del 2020, se aprobó el Texto Único de Procedimientos Administrativos del Servicio de Administración Tributaria de Cajamarca-SAT;

Que, el Art. 325 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por D.S. Nro. 016-2009-MTC, establece la obligación de las municipalidades provinciales de proporcionar a la Policía Nacional del Perú, los formatos impresos (papeletas) de las denuncias por comisión de infracción al tránsito y el numeral 332.2 del artículo 332 establece que las Municipalidades Provinciales pueden incluir en la papeleta del peatón cualquier otra información que consideren

necesaria; por lo que resulta necesario aprobar el Formato de Papeleta de Tránsito Peatonal, que debe contener toda la información establecida en las citadas normas.

Que, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito fue modificado mediante Decreto Supremo N° 040-2010-MTG, estableciendo entre otros, el procedimiento administrativo para que la autoridad competente imponga las papeletas a los peatones ante la comisión de una infracción al transporte y tránsito terrestre, con calidad de denuncia y dispuso la adecuación de los Textos Únicos de Procedimientos Administrativos, por lo que es necesario contar con procedimientos que garanticen el derecho de defensa del administrado en el caso de imposición de papeletas peatonales;

Que, estando a los fundamentos precedentes, el Servicio de Administración Tributaria de Trujillo ha propuesto aprobar nuevos procedimientos relacionados con las infracciones de tránsito del peatón e incorporarlos al Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA del Servicio de Administración Tributaria de Cajamarca -SAT, la cual es materia de aprobación, y; En ejercicio de las facultades conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades ley 27972 y con el voto UNÁNIME de sus miembros, el Concejo Provincial de Cajamarca, aprobó la siguiente:

ORDENANZA QUE APRUEBA NUEVOS PROCEDIMIENTOS POR INFRACCIONES AL REGLAMENTO DE TRÁNSITO TERRESTRE DE PEATONES E INCORPORA AL TEXTO ÚNICO DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS —TUPA DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA DE CAJAMARCA - SAT

ARTÍCULO PRIMERO. – APROBAR el Formato de Papeleta de Infracción Peatonal, la misma que forma parte la presente resolución (Anexo I)

ARTICULO SEGUNDO. - APROBAR los Procedimientos Administrativos por Infracciones al Reglamento de Tránsito de Peatones e **INCORPORAR** al Texto Único de Procedimientos Administrativos- TUPA del Servicio de Administración Tributaria de Cajamarca, que fue aprobado por Ordenanza Municipal N° 743-2020-CMPC, los cuales forman parte integrante de la presente Ordenanza (Anexo II)

ARTÍCULO SEGUNDO. - APROBAR el costo del derecho del Procedimiento de Solicitud de Prescripción de multa para peatones, el mismo que forma parte integrante de la presente Ordenanza (Anexo II)

ARTÍCULO TERCERO.- DISPONER la publicación de la presente Ordenanza en el Diario encargado de los avisos judiciales de la provincia y en la página web de la Municipalidad Provincial de Cajamarca y la del SATT de Cajamarca.

POR TANTO,

Mando se registre, publique y cumpla.

Dado en Cajamarca, a los

Andrés villar Narro

DATOS DE L PRESUNTO RESPONSABLE ADMINISTRADO PEATON QUE COMETIO LA INFRACCIÓN					
APELLIDOS Y NOMBRES:					
DOMICILIO:					
DNI:					
CONDUCTA INFRACTORA DETECTADA					
CODIGO DE INFRACCION	CALIFICACIÓN	SANCION A IMPONER		FECHA DE INFRACCIÓN	HORA DE INFRACCIÓN
		% UIT	MONTO S/		

ALCALDE
Municipalidad Provincial de Cajamarca

PAPELETA DE TRANSITO PEATONAL N°

DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN:					
INFORMACIÓN ADICIONAL:					
LUGAR DE LA INFRACCIÓN:				AUTORIDAD	
DISTRITO:				APELLIDOS:	
PROVINCIA:		DEPARTAMENTO			
REFERENCIA					
OBSERVACIONES:				NOMBRES:	
DATOS DEL TESTIGO					
APELLIDOS Y NOMBRES		DNI		FIRMA	
DESCRIPCIÓN DE MEDIO PROBATORIO					
FILMICO () FOTOGRAFICO () OTROS ()					

INFORMACION COMPLEMENTARIA:
LUGAR DE PAGO:
LUGAR DE RECLAMO:
PLAZO PARA RECLAMO:

1. FORMULACIÓN DE DESCARGO POR PAPELETA DE TRANSITO TERRESTRE DE PEATONES

Descripción del Procedimiento:

Cuando se infringe las normas de tránsito por parte del peatón; constituye una falta leve, grave y muy grave según sea el caso, que se traduce en la aplicación de una papeleta (denuncia) que dará inicio a un procedimiento sancionador. En caso de que el presunto infractor no reconozca la infracción, puede presentar su descargo ante el Servicio de Administración Tributaria de Cajamarca, dentro de los cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación de la presunta infracción.

Requisitos

Solicitud fundamentada suscrita por el administrado, la misma que deberá contener:

1. Nombre del infractor, número y fecha de la papeleta, tipo de infracción.
2. Documentos que sustenten el descargo solicitado.
3. En caso de representación, adjuntar carta poder simple.

Formularios:

.....: Descargo de Papeleta Peatonal

Canales de atención:

Mesa de partes virtual del SATT – Cajamarca (<https://www.satcajamarca.gob.pe/#/expediente>)

Atención Presencial: Oficina Principal: Avenida Alameda de Los Incas S/N – Complejo Qhapac Ñan -
Lunes a Viernes de 08:00 am a 05:00pm

Pago por derecho a tramitación

Gratuito

Modalidad de pago

-

Plazo:

El plazo para la resolución de la presente solicitud, sometida a evaluación previa, resulta ser de
Treinta (30) días hábiles.

Calificación del procedimiento

Evaluación Previa : SILENCIO ADMINISTRATIVO NEGATIVO

Unidad de organización donde se presenta la documentación

Mesa de Partes - Unidad de Trámite Documentario.

Unidad de organización responsable de aprobar la solicitud

Departamento de Reclamos y Departamento de Gestión de Cobranza.

Instancias de Resolución de Recursos:

Recurso	RECONSIDERACIÓN	APELACIÓN
Autoridad Competente	Gerente de Operaciones SAT Cajamarca	Jefe SAT Cajamarca
Plazo Máximo de presentación	Quince (15) días hábiles	Quince (15) días hábiles
Plazo Máximo de respuesta	Treinta (30) días hábiles	Treinta (30) días hábiles

Base legal:

1. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC Texto Unico Ordenado del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito.
2. Decreto Supremo N° 025-2009-MTC y Decreto Supremo 040-2010-MTC
3. Artículo 51° y 173° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS

2. RECURSO DE RECONSIDERACION EN MATERIA DE TRANSITO TERRESTRE DE PEATONES

Descripción del Procedimiento:

El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. Este recurso es opcional y su no interposición no impide el ejercicio del recurso de apelación.

Requisitos

1. Solicitud fundamentada suscrita por el administrado.
2. Adjuntar nueva prueba, salvo que se trate de órganos que constituyen única instancia.
3. Estar dentro del plazo de 15 días de notificado.
4. Requisitos de los escritos establecidos por el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General.

Formularios:

.....: Descargo de Papeleta Peatonal

Canales de atención:

Mesa de partes virtual del SATT – Cajamarca (<https://www.satcajamarca.gob.pe/#/expediente>)
Atención Presencial: Oficina Principal: Avenida Alameda de Los Incas S/N – Complejo Qhapac Ñan -
Lunes a Viernes de 08:00 am a 05:00pm

Pago por derecho a tramitación

Gratuito

Modalidad de pago

-

Plazo:

El plazo para la resolución de la presente solicitud, sometida a evaluación previa, resulta ser de Treinta (30) días hábiles.

Calificación del procedimiento

Evaluación Previa : SILENCIO ADMINISTRATIVO NEGATIVO

Unidad de organización donde se presenta la documentación

Mesa de Partes - Unidad de Trámite Documentario.

Unidad de organización responsable de aprobar la solicitud

Departamento de Reclamos y Departamento de Gestión de Cobranza.

Instancias de Resolución de Recursos:

Recurso	-----	APELACIÓN
Autoridad Competente	-----	Jefe SAT Cajamarca
Plazo Máximo de presentación	-----	Quince (15) días hábiles
Plazo Máximo de respuesta	-----	Treinta (30) días hábiles

Base legal:

1. Decreto Supremo N° 016-20009-MTC Texto Unico Ordenado del Reglamento Nacional de Transito – Codigo de Transito.
2. Decreto Supremo N° 025-2009-MTC y Decreto Supremo 040-2010-MTC
3. Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS

3. RECURSO DE APELACION EN MATERIA DE TRANSITO TERRESTRE DE PEATONES

Descripción del Procedimiento:

El recurso de apelación es el medio impugnativo a través del cual, el Administrado manifiesta su disconformidad con el resultado de una resolución emitida por el Servicio de Administración Tributaria de Cajamarca – SAT Cajamarca y solicita ante la Jefatura, examine dicha resolución con la finalidad de que el superior jerárquico, una vez que la analice culmine revocándola.

Requisitos

1. Solicitud fundamentada suscrita por el administrado.
2. Identificar la resolución impugnada
3. Estar dentro del plazo de 15 días de notificado.
4. Requisitos de los escritos establecidos por el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo

Formularios:

.....: Descargo de Papeleta Peatonal

Canales de atención:

Mesa de partes virtual del SATT – Cajamarca (<https://www.satcajamarca.gob.pe/#/expediente>)
Atención Presencial: Oficina Principal: Avenida Alameda de Los Incas S/N – Complejo Qhapac Ñan -
Lunes a Viernes de 08:00 am a 05:00pm

Pago por derecho a tramitación

Gratuito

Modalidad de pago

-

Plazo:

El plazo para la resolución de la presente solicitud, sometida a evaluación previa, resulta ser de Treinta (30) días hábiles.

Calificación del procedimiento

Evaluación Previa : SILENCIO ADMINISTRATIVO NEGATIVO

Unidad de organización donde se presenta la documentación

Mesa de Partes - Unidad de Trámite Documentario.

Unidad de organización responsable de aprobar la solicitud

Jefatura

Instancias de Resolución de Recursos:

Recurso	RECONSIDERACIÓN	APELACIÓN
Autoridad Competente		
Plazo Máximo de presentación		
Plazo Máximo de respuesta		

Base legal:

1. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC Texto Unico Ordenado del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito.
2. Decreto Supremo N° 025-2009-MTC y Decreto Supremo 040-2010-MTC
3. Artículo 51° y 173° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS

4. PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PARA DETERMINAR, SANCIONAR O COBRAR MULTAS EN MATERIA DE TRANSITO TERRESTRE DE PEATONES

Descripción del Procedimiento:

La prescripción causa la extinción de la potestad sancionadora de la administración como consecuencia de la inactividad de un derecho durante un determinado lapso de tiempo. La prescripción para sancionar la declara de oficio la administración, pero puede solicitarla el administrado. La prescripción del cobro de sanción de multa es solicitada por el administrado.

Requisitos

Solicitud fundamentada suscrita por el administrado, la misma que deberá contener:

1. Identificar la sanción cuya prescripción se solicita
2. En caso de representación, adjuntar carta poder simple.
3. Recibo por derecho de trámite

Formularios:

.....: Descargo de Papeleta Peatonal

Canales de atención:

Mesa de partes virtual del SATT – Cajamarca (<https://www.satcajamarca.gob.pe/#/expediente>)
Atención Presencial: Oficina Principal: Avenida Alameda de Los Incas S/N – Complejo Qhapac Ñan -
Lunes a Viernes de 08:00 am a 05:00pm

Pago por derecho a tramitación

Gratuito

Modalidad de pago

-

Plazo:

El plazo para la resolución de la presente solicitud, sometida a evaluación previa, resulta ser de Treinta (30) días hábiles.

Calificación del procedimiento

Evaluación Previa : SILENCIO ADMINISTRATIVO NEGATIVO

Unidad de organización donde se presenta la documentación

Mesa de Partes - Unidad de Trámite Documentario.

Unidad de organización responsable de aprobar la solicitud

Departamento de Reclamos y Departamento de Gestión de Cobranza.

Instancias de Resolución de Recursos:

Recurso	RECONSIDERACIÓN	APELACIÓN
Autoridad Competente	Gerente de Operaciones SAT Cajamarca	Jefe SAT Cajamarca
Plazo Máximo de presentación	Quince (15) días hábiles	Quince (15) días hábiles
Plazo Máximo de respuesta	Treinta (30) días hábiles	Treinta (30) días hábiles

Base legal:

1. Decreto Supremo N° 016-20009-MTC Texto Unico Ordenado del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito.
2. Decreto Supremo N° 025-2009-MTC y Decreto Supremo 040-2010-MTC
3. Artículo 51° y 173° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS

ANEXOS DE ENTREVISTAS

ANEXO N° 01: FORMATO DE ENTREVISTA A ESPECIALISTA DE GERENCIA VIALIDAD Y TRANSPORTE DE MPC

ENTREVISTA ESTRUCTURADA N°1	
I. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre : • Cargo/ Institución: • Experiencia laboral/ Académica: 	
PROBLEMÁTICA PLANTEADA:	
<p>La seguridad vial es una preocupación, en todas las ciudades del Perú y no es la excepción distrito de Cajamarca, presenciando accidentes vehiculares y peatonales, dejando muchas de las veces secuelas físicas y psíquicas e incluso la muerte, en el Perú a través del Decreto Supremo 040-2010. MTC a nivel nacional. Amparado por la Ley N° 27181, ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificado por el Artículo Único de la Ley N° 29559, se introduce la figura del peatón infractor. Vigente hasta la actualidad. En este estudio se tratara sobre la seguridad vial en el régimen sancionador a peatones aplicable en el distrito de Cajamarca, tomando como normativa el decreto supremo 040-2010, involucrando a tres instituciones competentes principalmente, la división de Policía de tránsito, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad provincial de Cajamarca, planteando la interrogante ¿De qué manera se puede mejorar la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca?</p>	
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA: El Objetivo de la Entrevista es determinar la eficacia del D.S. 040-2010 en la zona urbana de Distrito de Cajamarca en el periodo 2021.	
ÍTEMS (agregar los necesarios)	
Pregunta N° 1:	¿Se supervisa el proceso de administración de infracciones y sanciones, de acuerdo al D.S. 040-2010 MTC, dentro de la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?
Pregunta N° 2:	¿Se gestiona dentro de su competencia el mantenimiento de sistemas viales para el tránsito peatonal basado en la normativa del D.S.040-2010 MTC ley del peatón infractor, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2021?
Pregunta N°3:	¿Se ha ejecutado acciones conjuntas con la PNP para el control del tránsito peatonal de conformidad con la normativa del D.S. 040-2010-MTC, en la zona Urbana de Cajamarca en el periodo 2020-2021?
Pregunta N°4:	¿Se ha realizado trabajos de Señalización y Semaforización moderno para tránsito peatonal en las zonas urbanas del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?

Pregunta N° 5	Se ha aplicado medidas preventivas enfocado a accidentes de tránsito peatonal de acuerdo al D.S.040-2010 MTC ley del peatón infractor, en la zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?
----------------------	--

FORMATO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO RESPECTO A ENTREVISTA ESTRUCTURADA N°1

EXPERTO 1

Nombres y Apellidos: *Abel Guillermo. Castro Guevara.*

Institución a la cual pertenece: *Gerencia Vialidad y Transporte MPC*

Cargo que desempeña: *Asesor Legal*

Firma: *[Signature]* Fecha *08/03/21*

A: *Aceptada* B: *Modificar* C: *Eliminar* D: *Incluir otra pregunta*

N° Ítem	CONSIDERACIONES DEL EXPERTO				N° Ítem	CONSIDERACIONES DEL EXPERTO			
	A	B	C	D		A	B	C	D
1.	X				11.				
2	X				12.				
3	X				13.				
4	X				14.				
5					15.				
6.					16.				
7					17.				
8					18.				
9					19.				
10					20.				

OBSERVACIONES GERALES DEL INSTRUMENTO:

Competencia de la Municipalidad Provincial de Cajamarca

Entrevista 1

Conferido por Abel Guillermo Canto Luevara - Asesor legal GUT-MPC

1. ¿Se supervisa el proceso de administración de infracciones y sanciones, de acuerdo al D.S. 040-2010 MTC, dentro de la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?

No, en la MPC trabajamos supervisando infracciones vehiculares referidas al transporte público, según D.S. 017-2009-MTC y D.S. 058-2009-MTC y O.M. 701-2020-CMPC.

2. ¿Se gestiona dentro de su competencia el mantenimiento de sistemas viales para el tránsito peatonal basado en la normativa del D.S.040-2010 MTC ley del peatón infractor, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2021?

No, básicamente nos dedicamos al cumplimiento de las normas de transporte y a las autorizaciones a empresas para la prestación de servicio, solo sistemas viales vehiculares.

3. ¿Se ha ejecutado acciones conjuntas con la PNP para el control del tránsito peatonal de conformidad con la normativa del D.S. 040-2010- MTC, en la zona Urbana de Cajamarca en el periodo 2020-2021?


No, solo acciones de control vehicular.

4. ¿Se ha realizado trabajos de Señalización y Semaforización moderno para tránsito peatonal en las zonas urbanas del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?

No, es un plan de aplicación para el año 2022, en zonas estratégicas de la zona urbana de Cajamarca.

5. ¿Se ha aplicado medidas preventivas enfocado a accidentes de tránsito peatonal de acuerdo al D.S.040-2010 MTC ley del peatón infractor, en la zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?

No, solo medidas preventivas aplicadas según el cuadro de infracciones previstas en las normas señaladas en el punto No. 1. Gtmg. Internamente piden al conductor.


Abel Legal.

(ASESOR LEGAL – DRTC)

ENTREVISTA ESTRUCTURADA N° 2	
I. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre : <i>marcos villanueva Volante</i> • Cargo/ Institución: <i>Asesor Legal (C) Dirección Regional de Transportes Tarma</i> • Experiencia laboral/ Académica: <i>7 meses en la DRTC - Cajamarca</i> 	
PROBLEMÁTICA PLANTEADA:	
<p>La seguridad vial es una preocupación, en todas las ciudades del Perú y no es la excepción distrito de Cajamarca, presenciando accidentes vehiculares y peatonales, dejando muchas de las veces secuelas físicas y psíquicas e incluso la muerte, en el Perú a través del Decreto Supremo 040-2010. MTC a nivel nacional. Amparado por la Ley N° 27181, ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificado por el Artículo Único de la Ley N° 29559, se introduce la figura del peatón infractor. Vigente hasta la actualidad. En este estudio se trata sobre la seguridad vial en el régimen sancionador a peatones aplicable en el distrito de Cajamarca, tomando como normativa el decreto supremo 040-2010, involucrando a tres instituciones competentes principalmente, la división de Policía de tránsito, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad provincial de Cajamarca, planteando la interrogante ¿De qué manera se puede mejorar la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca?</p>	
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA: El Objetivo de la Entrevista es determinar la eficacia del D.S. 040-2010 en la zona urbana de Distrito de Cajamarca en el periodo 2021.	
ÍTEMS (agregar los necesarios)	
Pregunta N° 1:	¿Se tiene Diseñado un Registro Nacional de Sanciones, remitida a la autoridad competente, para contar con una lista de peatones imprudentes sancionados, basado en el D.S. 040-2010 o D.S. 016-2009 dentro del ámbito de zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?
Pregunta N° 2:	¿Se ha Diseñado algún sistema de prevención referente a accidentes de tránsito peatonales tomando en cuenta las disposiciones normativas del D.S. 040-2010 en el distrito de Cajamarca para el periodo 2021?
Pregunta N°3:	¿Se Promueve cursos de educación vial para todos los peatones, dentro de sus competencias, para fortalecer la cultura vial, tomando en cuenta el D.S.040-2010 MTC, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2021?

Pregunta N°4:	¿Se cuenta con un plan a corto plazo de infraestructura vial para peatones que brinde seguridad en las vías, en la zona urbana de Cajamarca en el 2021?
Pregunta N° 5	

FORMATO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO RESPECTO A ENTREVISTA ESTRUCTURADA N°2

EXPERTO 2

Nombres y Apellidos: *marcos villanueva valiente*

Institución a la cual pertenece: *dirección regional de Transportes y Comunicaciones cajamarca.*

Cargo que desempeña: *asesor Legal (E)*

Firma: *[Firma manuscrita]* Fecha *10-07-2021*

A: Aceptada B: Modificar C: Eliminar D: Incluir otra pregunta

N° Ítem	CONSIDERACIONES DEL EXPERTO				N° Ítem	CONSIDERACIONES DEL EXPERTO			
	A	B	C	D		A	B	C	D
1.	X				11.				
2	X				12.				
3	X				13.				
4	X				14.				
5					15.				
6.					16.				
7					17.				
8					18.				
9					19.				
10					20.				

OBSERVACIONES GENERALES DEL INSTRUMENTO:

**Competencia del Ministerio de transportes y Comunicaciones en
Cajamarca.**

Entrevista 2

Conferido por... MARCO VILLANUEVA VILLACATE, ASESOR LEGAL (E) DE LA
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES CAJAMARCA.

1. ¿Se tiene Diseñado un Registro Nacional de Sanciones, remitida a la autoridad competente, para contar con una lista de peatones imprudentes sancionados, basado en el D.S. 040-2010 o D.S. 016-2009 dentro del ámbito de zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?

NO, dado que la Dirección Regional de transportes y comunicaciones cajamarca, solo tiene competencia para la fiscalización y supervisión del servicio de transporte terrestre de conformidad con el D.S. 17-2009-MTC.

2. ¿Se ha Diseñado algún sistema de prevención referente a accidentes de tránsito peatonales tomando en cuenta las disposiciones normativas del D.S. 040-2010 en el distrito de Cajamarca para el periodo 2021?

NO, dado que la Dirección Regional de transportes y comunicaciones cajamarca, solo tiene competencia para la fiscalización y supervisión del servicio de transporte terrestre de conformidad con el D.S. 17-2009-MTC.

3. ¿Se Promueve cursos de educación vial para todos los peatones, dentro de sus competencias, para fortalecer la cultura vial, tomando en cuenta al D.S.040-2010 MTC, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2021?

SI se dictan cursos pero respecto del Decreto Supremo no 17-2009-MTC.

4. ¿Se cuenta con un plan a corto plazo de infraestructura vial para peatones que brinde seguridad en las vías, en la zona urbana de Cajamarca en el 2021?

NO, dado que la Dirección Regional de transportes y comunicaciones cajamarca, solo tiene competencias según lo dispuesto en el Decreto Supremo 17-2009-MTC.

ANEXO N° 02: FORMATO DE ENTREVISTA A ESPECIALISTAS LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE CAJAMARCA (DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO – DRTC)

ENTREVISTA ESTRUCTURADA N° 2	
I. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO	
<ul style="list-style-type: none"> Nombre: <i>Héctor Alfonso Benza Rodríguez</i> Cargo/ Institución: <i>Director de Planificación y Presupuesto Direc. Reg. Transportes y Comunicaciones Cajamarca</i> Experiencia laboral/ Académica: <i>39 años, 10 meses.</i> 	
PROBLEMÁTICA PLANTEADA:	
<p>La seguridad vial es una preocupación, en todas las ciudades del Perú y no es la excepción distrito de Cajamarca, presenciando accidentes vehiculares y peatonales, dejando muchas de las veces secuelas físicas y psíquicas e incluso la muerte, en el Perú a través del Decreto Supremo 040-2010. MTC a nivel nacional. Amparado por la Ley N° 27181, ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificado por el Artículo Único de la Ley N° 29559, se introduce la figura del peatón infractor. Vigente hasta la actualidad. En este estudio se tratara sobre la seguridad vial en el régimen sancionador a peatones aplicable en el distrito de Cajamarca, tomando como normativa el decreto supremo 040-2010, involucrando a tres instituciones competentes principalmente, la división de Policía de tránsito, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad provincial de Cajamarca, planteando la interrogante ¿De qué manera se puede mejorar la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca?</p>	
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA: El Objetivo de la Entrevista es determinar la eficacia del D.S. 040-2010 en la zona urbana de Distrito de Cajamarca en el periodo 2021.	
ÍTEMS (agregar los necesarios)	
Pregunta N° 1:	¿Se tiene Diseñado un Registro Nacional de Sanciones, remitida a la autoridad competente, para contar con una lista de peatones imprudentes sancionados, basado en el D.S. 040-2010 o D.S. 016-2009 dentro del ámbito de zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?
Pregunta N° 2:	¿Se ha Diseñado algún sistema de prevención referente a accidentes de tránsito peatonales tomando en cuenta las disposiciones normativas del D.S. 040-2010 en el distrito de Cajamarca para el periodo 2021?
Pregunta N°3:	¿Se Promueve cursos de educación vial para todos los peatones, dentro de sus competencias, para fortalecer la cultura vial, tomando en cuenta al D.S.040-2010 MTC, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2021?

Pregunta N°4:	¿Se cuenta con un plan a corto plazo de infraestructura vial para peatones que brinde seguridad en las vías, en la zona urbana de Cajamarca en el 2021?
Pregunta N° 5	

FORMATO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO RESPECTO A ENTREVISTA ESTRUCTURADA N°2

EXPERTO 2

Nombres y Apellidos: *Hector A. Buzo Rodríguez*
 Institución a la cual pertenece: *Dir. C. Reg. Transportes y Comunicaciones Cajamarca.*
 Cargo que desempeña: *Director de Planificación y Pptº.*
 Firma: *[Firma]* Fecha: *10.03.2021*

A: *Aceptada* B: *Modificar* C: *Eliminar* D: *Incluir otra pregunta*

N° Ítem	CONSIDERACIONES DEL EXPERTO				N° Ítem	CONSIDERACIONES DEL EXPERTO			
	A	B	C	D		A	B	C	D
1.	X				11.				
2.	X				12.				
3.	X				13.				
4.	X				14.				
5.					15.				
6.					16.				
7.					17.				
8.					18.				
9.					19.				
10.					20.				

OBSERVACIONES GENERALES DEL INSTRUMENTO:

**Competencia del Ministerio de transportes y Comunicaciones en
Cajamarca.**

Entrevista 2

Conferido por: Héctor Alfonso Burgos Rodríguez
Director de Planificación y Presupuesto - DRTC Cajamarca.

1. ¿Se tiene Diseñado un Registro Nacional de Sanciones, remitida a la autoridad competente, para contar con una lista de peatones imprudentes sancionados, basado en el D.S. 040-2010 o D.S. 016-2009 dentro del ámbito de zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2021?

No se cuenta con ningún sistema para registrar sanciones de peatones, por ser competencia de la Municipalidad Provincial. A la DRTC le compete el servicio interprovincial de peaje.

2. ¿Se ha Diseñado algún sistema de prevención referente a accidentes de tránsito peatonales tomando en cuenta las disposiciones normativas del D.S. 040-2010 en el distrito de Cajamarca para el periodo 2021?

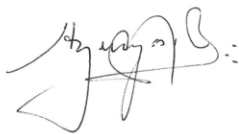
No se ha diseñado ningún sistema de prevención en merito a lo dispuesto en el D.S. N° 040-2010.

3. ¿Se Promueve cursos de educación vial para todos los peatones, dentro de sus competencias, para fortalecer la cultura vial, tomando en cuenta al D.S.040-2010 MTC, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2021?

Si, se promueve cursos de educación vial para peatones a través del Área de Seguridad vial de la Dirección de Circulación Turística por ser miembros del comité de Seguridad vial de Cajamarca. Todo ello en aplicación del DS N° 040-2010.

4. ¿Se cuenta con un plan a corto plazo de infraestructura vial para peatones que brinde seguridad en las vías, en la zona urbana de Cajamarca en el 2021?

No, por no ser competencia de la Dirección Reg. de Transportes y Comunicaciones



**ANEXO N° 03: FORMATO DE ENTREVISTA A ESPECIALISTA DE LA DIVISIÓN DE
TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ
(JEFE DE DIVISIÓN DE TRANSITO DE CAJAMARCA)**

ENTREVISTA ESTRUCTURADA N°3	
I. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre : • Cargo/ Institución: • Experiencia laboral/ Académica: 	
PROBLEMÁTICA PLANTEADA:	
<p>La seguridad vial es una preocupación, en todas las ciudades del Perú y no es la excepción distrito de Cajamarca, presenciando accidentes vehiculares y peatonales, dejando muchas de las veces secuelas físicas y psíquicas e incluso la muerte, en el Perú a través del Decreto Supremo 040-2010. MTC a nivel nacional. Amparado por la Ley N° 27181, ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, modificado por el Artículo Único de la Ley N° 29559, se introduce la figura del peatón infractor. Vigente hasta la actualidad. En este estudio se tratara sobre la seguridad vial en el régimen sancionador a peatones aplicable en el distrito de Cajamarca, tomando como normativa el decreto supremo 040-2010, involucrando a tres instituciones competentes principalmente, la división de Policía de tránsito, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad provincial de Cajamarca, planteando la interrogante ¿De qué manera se puede mejorar la eficacia del régimen sancionador aplicable a los peatones infractores regulado por el DS Nro. 040-2010-MTC en el distrito de Cajamarca?</p>	
OBJETIVO DE LA ENTREVISTA: El Objetivo de la Entrevista es determinar la eficacia del D.S. 040-2010 en la zona urbana de Distrito de Cajamarca en el periodo 2021.	
ÍTEMS (agregar los necesarios)	
Pregunta N° 1:	¿Se fiscaliza el cumplimiento de las normas de seguridad vial, respecto al D.S. 040-2010 ley del peatón infractor en la zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2020-2021?
Pregunta N° 2:	¿Garantiza y controla la emisión de las papeletas o dispositivos tecnológicos para peatones imprudentes, de acuerdo a las infracciones previstas en el D.S. 040-2010 en la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?
Pregunta N°3:	¿Investigó y denunció las papeletas impuesta a peatones imprudentes ante la autoridad que corresponda, en las infracciones previstas en el D.S.040-2010 en la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?

Pregunta N°4:	¿Se aplicó papeletas pecuniarias, a peatones infractores ya sea por el D.S. 040-2010 o el D.S.016-2009, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2020-2021?
Pregunta N° 5	

FORMATO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO RESPECTO A ENTREVISTA ESTRUCTURADA N°3

EXPERTO 3

Nombres y Apellidos: *Dany Bautista Goyos*
Institución a la cual pertenece: *PIP. Safe Tránsito*

Cargo que desempeña:

Firma: *[Firma]* Fecha *18 MAR 2021*

A: Aceptada B: Modificar C: Eliminar D: Incluir otra pregunta

N° Ítem	CONSIDERACIONES DEL EXPERTO				N° Ítem	CONSIDERACIONES DEL EXPERTO			
	A	B	C	D		A	B	C	D
1.	X				11.				
2	X				12.				
3	X				13.				
4	X				14.				
5					15.				
6.					16.				
7					17.				
8					18.				
9					19.				
10					20.				

OBSERVACIONES GENERALES DEL INSTRUMENTO:

Competencia de la Policía Nacional de tránsito Cajamarca

Entrevista 3

Conferido por..... *Capitán PAP Danny Bautista Lopez*
Jefe de Tránsito.

1. ¿Se fiscaliza el cumplimiento de las normas de seguridad vial, respecto al D.S. 040-2010 ley del peatón infractor en la zona urbana del distrito de Cajamarca en el periodo 2020-2021?

NI.

2. ¿Garantiza y controla la emisión de las papeletas o dispositivos tecnológicos para peatones imprudentes, de acuerdo a las infracciones previstas en el D.S. 040-2010 en la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?

NI.

3. ¿Investigó y denunció las papeletas impuesta a peatones imprudentes ante la autoridad que corresponda, en las infracciones previstas en el D.S.040-2010 en la zona urbana de Cajamarca en periodo 2021?

NI.

4. ¿Se aplicó papeletas pecuniarias, a peatones infractores ya sea por el D.S. 040-2010 o el D.S.016-2009, en la zona urbana de Cajamarca en el periodo 2020-2021?

*NI, en Cajamarca no formuló los
Talonarios de papeletas Peatonales*

