



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**



**LA EFICACIA DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS IMPLEMEN-  
TADAS POR LA FISCALÍA DE PREVENCIÓN DEL DELITO DE  
PUNO EN CASOS DE FALTA DE SOAT 2023**

**TESIS**

**PRESENTADA POR:**

**SHEYLA NEIN MIRCEA MACHACA ESTOFANERO**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**ABOGADO**

**PUNO – PERÚ**

**2025**



# SHEYLA NEIN MIRCEA MACHACA ESTOFANERO

## LA EFICACIA DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS IMPLEMENTADAS POR LA FISCALÍA DE PREVENCIÓN DEL DE...

- My Files
- My Files
- Universidad Nacional del Altiplano

### Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid::8254:540064520

113 páginas

Fecha de entrega

12 dic 2025, 3:50 p.m. GMT-5

16.633 palabras

95.187 caracteres

Fecha de descarga


12 dic 2025, 3:56 p.m. GMT-5


Nombre del archivo

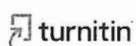
TESIS - SHEYLA NEIN MIRCEA MACHACA ESTOFANERO (2).docx

Tamaño del archivo

14.3 MB

  
Dr. Manuel L. Quintanilla Chacón  
DOCENTE PRINCIPAL - UNA - PUNO

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS  
  
Dr. Boris Gilmar Espezúa Salmon  
Director de la Unidad de Investigación





## 8% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cá...

### Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Texto mencionado
- Coincidencias menores (menos de 12 palabras)

### Fuentes principales

- 7% Fuentes de Internet
- 2% Publicaciones
- 5% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

### Marcas de integridad

#### N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.



Dr. Manuel L. Quintanilla Chacón  
DOCENTE PRINCIPAL - UNA - PUNO



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS  
Dr. Boris Gilmar Espeña Salmon  
Director de la Unidad de Investigación





**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

LA EFICACIA DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS IMPLEMENTADAS POR LA  
FISCALÍA DE PREVENCIÓN DEL DELITO DE PUNO EN CASOS DE FALTA DE  
SOAT 2023

TESIS PRESENTADA POR:

**SHEYLA NEIN MIRCEA MACHACA ESTOFANERO**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

**ABOGADO**



APROBADA POR EL JURADO REVISOR CONFORMADO POR:

**PRESIDENTE:**

.....  
M.Sc. JOVIN HIPOLITO VALDEZ PEÑARANDA

**PRIMER MIEMBRO:**

.....  
D.Sc. JUAN CARLOS MENDIZABAL GALLEGOS

**SEGUNDO MIEMBRO:**

.....  
D.Sc. RENE RAUL DEZA COLQUE

**ASESOR DE TESIS:**

.....  
Dr. MANUEL LEON QUINTANILLA CHACON

**ÁREA:** Ciencias Sociales

**LÍNEA:** Derecho

**SUB LÍNEA:** Derecho penal

**TEMA:** Delitos Contra la Seguridad Publica

**FECHA DE SUSTENTACIÓN:** 17 de septiembre de 2025



## DEDICATORIA

*A mis padres, por todo el apoyo incondicional.*

**Sheyla Nein Mircea Machaca Estofanero**



## AGRADECIMIENTOS

*Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas que han contribuido de alguna manera en la realización de esta tesis.*

**Sheyla Nein Mircea Machaca Estofanero**



# ÍNDICE GENERAL

Pág.

**DEDICATORIA**

**AGRADECIMIENTOS**

**ÍNDICE GENERAL**

**ÍNDICE DE TABLAS**

**ÍNDICE DE ANEXOS**

**ACRÓNIMOS**

**RESUMEN ..... 14**

**ABSTRACT..... 15**

## **CAPÍTULO I**

### **INTRODUCCIÓN**

**1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA..... 17**

**1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA ..... 19**

1.2.1 Problema General ..... 20

1.2.2 Problemas Específicos ..... 20

**1.3 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO..... 21**

1.3.1 Justificación Teórica ..... 21

1.3.2 Justificación Legal ..... 22

1.3.3 Justificación Social..... 24

**1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN..... 25**

1.4.1 Objetivo General ..... 25

1.4.2 Objetivos Específicos..... 25



## CAPÍTULO II

### REVISIÓN DE LITERATURA

<b>2.1</b>	<b>ANTECEDENTES</b> .....	<b>26</b>
2.1.1	De carácter internacional.....	26
2.1.2	De carácter Nacional .....	30
<b>2.2</b>	<b>MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>32</b>
2.2.1	El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT .....	32
2.2.2	Requisitos Legales y Normativos.....	33
2.2.3	Importancia del SOAT en la Seguridad Vial .....	34
2.2.4	Problemática de la falta de SOAT en Puno.....	35
2.2.5	Impacto de la falta de SOAT en la Seguridad Vial y la Economía.....	37
2.2.5.1	Consecuencia de la falta de SOAT .....	37
2.2.5.2	Factores que contribuyen a la falta de SOAT .....	38
2.2.6	Medidas Preventivas .....	40
2.2.6.1	Estrategias y medidas preventivas implementadas .....	40
2.2.6.2	Eficacia de las Medidas Implementadas .....	42
2.2.6.3	Intervención de la Fiscalía de Prevención del Delito.....	44

## CAPÍTULO III

### MATERIALES Y MÉTODOS

<b>3.1</b>	<b>UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO</b> .....	<b>47</b>
<b>3.2</b>	<b>POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO</b> .....	<b>47</b>
3.2.1	Población general .....	47
3.2.2	Criterios de inclusión y exclusión .....	48
3.2.3	Tipo de muestreo y justificación .....	49
3.2.4	Tamaño y composición de la muestra cualitativa .....	49



<b>3.3</b>	<b>CATEGORÍAS.....</b>	<b>50</b>
<b>3.4</b>	<b>METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>50</b>
3.4.1	Enfoque de Investigación .....	50
3.4.2	Nivel de Investigación.....	51
3.4.3	Diseño de Investigación .....	52
3.4.4	Método de la Investigación .....	52
<b>3.5</b>	<b>ANÁLISIS DE DATOS .....</b>	<b>54</b>
3.5.1	Análisis cualitativo con ATLAS.ti .....	54
3.5.1.1	Introducción al análisis cualitativo .....	54
3.5.1.2	Preparación de los datos.....	54
3.5.1.3	Documentos institucionales .....	55
3.5.1.4	Configuración del proyecto en Atlas.ti .....	55
3.5.1.5	Desarrollo del esquema de codificación .....	56
<b>3.6</b>	<b>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS .....</b>	<b>57</b>
<b>3.7</b>	<b>TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN PARA EL PROCESAMIENTO DE DATOS.....</b>	<b>58</b>

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

<b>4.1</b>	<b>RESULTADOS.....</b>	<b>61</b>
4.1.1	Objetivo General .....	61
4.1.2	Objetivo Específico 1 .....	63
4.1.3	Objetivo Específico 2.....	64
4.1.4	Objetivo Específico 3 .....	66
<b>4.2</b>	<b>DISCUSIÓN .....</b>	<b>67</b>



4.2.1	Identificar las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a la circulación de vehículos sin SOAT .....	68
4.2.2	Analizar en qué medida dichas medidas han incidido en la reducción de casos de incumplimiento del SOAT en la región de Puno .....	69
4.2.3	Examinar el vacío existente en la tipificación penal del artículo 273-A del Código Penal en relación con la falta de SOAT como conducta autónoma de puesta en peligro, y cómo ello limita la eficacia de la prevención penal .....	70
<b>V.</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>71</b>
<b>VI.</b>	<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>73</b>
<b>VII.</b>	<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>74</b>
<b>ANEXOS.....</b>		<b>79</b>



## ÍNDICE DE TABLAS

	<b>Pág.</b>
<b>Tabla 1</b> Evaluación de Acta Fiscal de Actuación Preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Público .....	62
<b>Tabla 2</b> Casos de delitos registrados por producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros.....	65



## ÍNDICE DE ANEXOS

	<b>Pág.</b>
<b>Anexo 1</b>	Acta de Aprobación del proyecto de Tesis ..... 79
<b>Anexo 2</b>	Ficha de análisis de operativos preventivos (SOAT)..... 80
<b>Anexo 3</b>	Guía de Entrevista..... 96
<b>Anexo 4</b>	Casos archivados por la Fiscalía Penal, en Delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico ..... 97
<b>Anexo 5</b>	Informe remitido por la comisaria PNP Puno..... 100
<b>Anexo 6</b>	Disposición Fiscal N° 287-2023-MP-SFSP-DF-PUNO ..... 102
<b>Anexo 7</b>	Propuesta de modificación legislativa del Art. 273-A del C.P ..... 110
<b>Anexo 8</b>	Declaración jurada de autenticidad de tesis ..... 112
<b>Anexo 9</b>	Autorización para el depósito de tesis en el Repositorio Institucional ..... 113



## ACRÓNIMOS

MP:	Ministerio Público
MTC:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
MINJUS:	Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
SOAT:	Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito



## RESUMEN

La presente investigación examina la eficacia de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente al incumplimiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Este seguro constituye un mecanismo esencial de protección, en tanto garantiza la cobertura de gastos médicos y daños derivados de accidentes vehiculares; no obstante, su ausencia genera un riesgo latente para la seguridad vial y limita la adecuada atención de las víctimas. Pese a las acciones emprendidas por la fiscalía, entre las que destacan campañas de sensibilización y operativos de control, se advierte una persistente incidencia de vehículos que circulan sin el SOAT vigente, lo que pone de relieve la necesidad de valorar de manera crítica la eficacia de dichas medidas. La investigación se articula en torno a tres interrogantes centrales: identificar las medidas preventivas implementadas, analizar su impacto en la reducción de accidentes asociados a la falta del seguro, y establecer su incidencia en la disminución de los niveles de incumplimiento. Desde un punto de vista metodológico, se adopta un enfoque mixto que combina técnicas cualitativas y cuantitativas, con el propósito de obtener una visión integral. Se emplearán entrevistas dirigidas a autoridades competentes, así como el análisis de datos estadísticos relacionados con accidentes y sanciones impuestas en la región. El objetivo general consiste en determinar la efectividad real de las medidas preventivas y su influencia en la seguridad vial. La hipótesis de trabajo plantea que existe una relación significativa entre las intervenciones de la fiscalía y la reducción de incumplimientos del SOAT. Finalmente, se formularán recomendaciones destinadas a optimizar las estrategias de prevención y fortalecer el cumplimiento de la normativa, contribuyendo al incremento de la seguridad en las vías de Puno.

**Palabras clave:** Incidencia, Medidas preventivas, Prevención del delito, Seguridad vial, SOAT.



## ABSTRACT

This research analyzes the effectiveness of the preventive measures implemented by the Office of the Prosecutor for Crime Prevention of Puno in addressing noncompliance with the Mandatory Traffic Accident Insurance (SOAT). This insurance constitutes a fundamental protection mechanism, as it ensures coverage of medical expenses and damages arising from traffic accidents; however, its absence poses a latent risk to road safety and restricts adequate assistance for victims. Although the Prosecutor's Office has carried out actions such as awareness campaigns and control operations, the persistent circulation of vehicles without valid SOAT underscores the need for a critical assessment of the effectiveness of these measures. The study is structured around three key questions: identifying the preventive measures implemented, analyzing their impact on the reduction of accidents linked to the absence of insurance, and determining their influence on decreasing noncompliance rates. Methodologically, the research adopts a mixed approach that combines qualitative and quantitative techniques in order to achieve a comprehensive perspective. Data collection includes interviews with relevant authorities and the analysis of statistical records related to accidents and imposed sanctions in the region. The main objective is to determine the actual effectiveness of preventive measures and their contribution to road safety. The working hypothesis proposes a significant relationship between the interventions of the Prosecutor's Office and the reduction of SOAT noncompliance. Finally, recommendations are presented to optimize prevention strategies and reinforce regulatory compliance, thereby contributing to the enhancement of road safety in Puno.

**Keywords:** Incidence, Preventive measures, Crime prevention, Road safety, SOAT.



# CAPÍTULO I

## INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es un componente crucial para el bienestar y desarrollo de cualquier sociedad. En el Perú, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se establece como una medida esencial para garantizar la protección de los usuarios de las vías ante eventuales accidentes de tránsito. Sin embargo, la falta de cumplimiento en la adquisición y mantenimiento de este seguro obligatorio representa un desafío significativo, especialmente en regiones como Puno. Esta investigación se enfoca en analizar las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno en 2023, dirigidas a reducir los casos de falta de SOAT y mejorar la seguridad vial.

La problemática de la falta de SOAT no solo compromete la seguridad de los conductores y peatones, sino que también sobrecarga el sistema de salud y genera costos económicos adicionales para el Estado. Diversos estudios han señalado que la implementación de medidas preventivas efectivas puede reducir significativamente la incidencia de accidentes de tránsito y sus consecuencias. En este contexto, la Fiscalía de Prevención del Delito desempeña un rol fundamental al promover y supervisar el cumplimiento de normativas como el SOAT. No obstante, se ha observado que, a pesar de los esfuerzos realizados, la eficacia de estas medidas no alcanza niveles óptimos, dado que muchos casos derivados a la Fiscalía Penal terminan archivados debido a la falta de pruebas concluyentes o la baja prioridad de estos casos en el sistema judicial.

Este estudio se justifica por la necesidad de evaluar de manera sistemática y detallada las estrategias preventivas actuales y su impacto real en la comunidad. La identificación de fortalezas y debilidades en la implementación de estas medidas permitirá proponer mejoras concretas y factibles, que contribuyan a una mayor seguridad vial en Puno.



Además, la investigación ofrece una oportunidad para entender mejor los desafíos específicos que enfrenta la Fiscalía de Prevención del Delito en su labor, brindando así insumos valiosos para la formulación de políticas públicas más efectivas.

El objetivo general de esta tesis es evaluar la efectividad de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno en la reducción de casos de falta de SOAT y su impacto en la seguridad vial. Para alcanzar este objetivo, se han planteado los siguientes objetivos específicos: Identificar las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno, Determinar el impacto de las medidas preventivas en la reducción de accidentes relacionados con la falta de SOAT y Evaluar el impacto de estas medidas en la reducción de casos de falta de SOAT.

La metodología de esta investigación será cualitativa, e incluirá la revisión documental de actas fiscales de 2023, recolección de información de la PNP y análisis estadístico y cualitativo de los datos obtenidos. Se espera que los resultados de este estudio proporcionen una comprensión más profunda de la eficacia de las medidas preventivas actuales y señalen áreas clave para futuras mejoras. En última instancia, este proyecto de tesis busca contribuir al fortalecimiento de la seguridad vial en Puno, destacando la importancia del cumplimiento del SOAT y la prevención de infracciones de tránsito para garantizar la protección de toda la comunidad

## **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

En la región de Puno, la circulación de vehículos sin el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se ha consolidado como una problemática estructural que afecta de manera directa la seguridad vial, la eficacia del sistema de justicia penal y el derecho fundamental de las personas a la vida y a la integridad física. La sola carencia de



este seguro obligatorio, sin necesidad de que concurran otros elementos como la condición del conductor o la producción de un daño efectivo, debe ser entendida como una conducta de puesta en peligro, pues priva a la sociedad de un mecanismo inmediato de protección frente a los riesgos inherentes al tránsito vehicular.

En este sentido, se advierte un vacío normativo en el artículo 273-A del Código Penal, referido a la producción de peligro en el servicio de transporte público, que actualmente exige condiciones adicionales para configurar el tipo penal. La falta de SOAT debería considerarse suficiente para encuadrar una conducta como delito de peligro, al tratarse de una omisión que compromete directamente la tutela penal de bienes jurídicos como la vida y la salud de las personas. En otras palabras, la ausencia del seguro obligatorio no es un simple incumplimiento administrativo, sino una manifestación autónoma de peligro socialmente intolerable que amerita reproche penal.

Pese a los esfuerzos de la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno por contrarrestar esta situación a través de operativos interinstitucionales, campañas de sensibilización, capacitaciones y recomendaciones legales, los niveles de incumplimiento siguen siendo alarmantes. Informes recientes de la Policía Nacional del Perú y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones evidencian que alrededor de una cuarta parte de los vehículos fiscalizados no contaban con SOAT vigente, revelando una clara brecha entre las medidas formales de prevención y su efectividad real en el cumplimiento normativo.

Una de las principales limitaciones detectadas es que los casos derivados por la Fiscalía terminan siendo archivados en sede penal bajo criterios como mínima lesividad, atipicidad material o aplicación de principios de oportunidad. Esto debilita el efecto disuasivo de la prevención penal, refuerza una cultura de impunidad y desalienta el cumplimiento voluntario por parte de los conductores. En consecuencia, la labor preventiva



se reduce a actuaciones episódicas, carentes de sostenibilidad y con bajo impacto en la seguridad vial

A ello se suma la ausencia de estudios sistemáticos que permitan evaluar con rigor el impacto de las medidas preventivas implementadas. Ello impide identificar cuáles estrategias resultan más efectivas, en qué contextos generan mejores resultados y qué factores obstaculizan su aplicación. La falta de esta base empírica limita la posibilidad de diseñar políticas públicas sólidas y coherentes en materia de prevención del delito y seguridad vial.

Por tanto, el problema central de esta investigación es evaluar de manera exhaustiva la efectividad de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a los casos de falta de SOAT durante el año 2023, partiendo de la premisa de que dicha omisión constituye en sí misma una conducta de puesta en peligro que debería encontrar adecuado reconocimiento penal en el artículo 273-A del Código Penal. El análisis permitirá detectar fortalezas y debilidades en las acciones realizadas, y formular recomendaciones basadas en evidencia que permitan no solo optimizar las medidas preventivas, sino también contribuir a la discusión jurídica sobre la necesidad de ampliar el alcance del delito de producción de peligro en el servicio de transporte público, reconociendo que la falta de SOAT, por sí sola, implica un riesgo inaceptable para la seguridad colectiva.

## **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

La persistencia de vehículos que circulan sin el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en la región de Puno constituye un problema estructural que compromete la seguridad vial y la protección de la vida e integridad física de los ciudadanos. La carencia de este seguro obligatorio, por sí sola, configura una situación de puesta en



peligro socialmente relevante, en tanto priva a las víctimas de accidentes de tránsito de una cobertura inmediata y genera riesgos colectivos graves. No obstante, pese a la obligatoriedad del SOAT y a las medidas preventivas que la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno viene implementando, los niveles de incumplimiento se mantienen elevados, lo que evidencia vacíos tanto en la efectividad de la prevención penal como en el reconocimiento legal de esta omisión como delito de peligro autónomo en el marco del artículo 273-A del Código Penal.

### **1.2.1 Problema General**

- ¿Cómo incide la efectividad de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno en los casos de circulación de vehículos sin SOAT, considerando que la falta de este seguro constituye por sí misma una conducta de puesta en peligro?

### **1.2.2 Problemas Específicos**

- ¿Qué medidas preventivas ha implementado la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a la circulación de vehículos sin SOAT?
- ¿En qué medida estas medidas han contribuido a reducir los índices de incumplimiento del SOAT en la región?
- ¿Qué vacíos se evidencian en la tipificación penal actual (artículo 273-A del Código Penal) frente a la falta de SOAT como conducta autónoma de puesta en peligro, y cómo influye ello en la eficacia de la prevención fiscal?



## 1.3 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

### 1.3.1 Justificación Teórica

Desde una perspectiva teórica, la investigación se justifica en la necesidad de analizar la falta de cumplimiento del SOAT como una conducta que, por sí misma, configura un supuesto de puesta en peligro. Tradicionalmente, la doctrina penal distingue entre delitos de lesión y delitos de peligro, siendo estos últimos aquellos que tutelan bienes jurídicos aun cuando no se haya materializado un daño concreto. Bajo esta categoría se encuentra el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público regulado en el artículo 273-A del Código Penal peruano.

No obstante, este tipo penal presenta un vacío normativo, ya que no contempla expresamente la omisión de contar con el SOAT como una conducta típica de peligro autónomo, a pesar de que su ausencia genera un riesgo evidente e inmediato para la seguridad vial y la protección de la vida y salud de las personas. Por ello, la investigación aporta en el plano teórico al discutir y fundamentar que la falta de SOAT debe ser comprendida como un supuesto de delito de peligro, más allá de un simple incumplimiento administrativo.

Asimismo, el estudio se apoya en teorías de la prevención general y especial en el derecho penal, así como en enfoques de criminología preventiva, que explican cómo la amenaza de sanción y las acciones preventivas pueden incidir en la reducción de conductas de riesgo. De igual modo, se fundamenta en los aportes de la teoría del control social, que entiende al derecho penal como mecanismo de regulación y contención de conductas peligrosas para la colectividad.



En ese sentido, esta investigación no solo contribuye a llenar un vacío en la aplicación del derecho penal respecto a la falta de SOAT, sino que también enriquece el debate académico sobre los alcances y límites de los delitos de peligro abstracto, proponiendo que su reconocimiento normativo debe ampliarse para proteger eficazmente los bienes jurídicos fundamentales en el contexto del tránsito vehicular.

### **1.3.2 Justificación Legal**

La presente investigación se justifica jurídicamente en tanto busca analizar la falta de cumplimiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) no solo como una infracción administrativa, sino como una conducta que por sí misma configura un delito de peligro. El marco normativo vigente en el Perú establece la obligatoriedad del SOAT como un mecanismo de protección de las víctimas de accidentes de tránsito. Así, el artículo 30 de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que: “Todo vehículo automotor que circule a nivel nacional debe contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT o con el Certificado contra Accidentes de Tránsito – CAT, conforme a lo que disponga el Reglamento” (Congreso de la República, 1999/2023).

La presente investigación se justifica jurídicamente en tanto busca analizar la falta de cumplimiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) no solo como una infracción administrativa, sino como una conducta que por sí misma configura un delito de peligro. El marco normativo vigente en el Perú establece la obligatoriedad del SOAT como un mecanismo de protección de las víctimas de accidentes de tránsito. Así, el artículo 30 de la Ley N.º 27181, Ley



General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que: “Todo vehículo automotor que circule a nivel nacional debe contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT o con el Certificado contra Accidentes de Tránsito CAT, conforme a lo que disponga el Reglamento” (Congreso de la Republica, 1999/2023)

Desde la perspectiva penal, el artículo 273-A del Código Penal peruano tipifica el delito de producción de peligro en el servicio de transporte público. Sin embargo, este precepto no contempla expresamente la falta de SOAT como un supuesto autónomo de peligro, lo que constituye un vacío normativo. Como señala San Martín Castro (2018): “Los delitos de peligro, incluso los de carácter abstracto, encuentran plena justificación en tanto buscan anticipar la protección de bienes jurídicos frente a riesgos intolerables, sin necesidad de esperar el daño” (p. 412). En este sentido, la ausencia de SOAT debe ser entendida como una manifestación concreta de ese riesgo, al desproteger a las víctimas de accidentes y comprometer la eficacia de la tutela penal.

La jurisprudencia también ha reforzado la importancia de los seguros obligatorios como garantías mínimas de protección. El Tribunal Constitucional peruano ha sostenido que: “El derecho a la vida y a la integridad física demandan del Estado la adopción de medidas que aseguren una protección real y efectiva, lo que implica la implementación de instrumentos normativos y preventivos que reduzcan riesgos en la actividad vial” (Tribunal Constitucional del Perú., 2003). A la luz de este criterio, el incumplimiento del SOAT debe ser considerado una afectación directa al deber de protección estatal y, por ende, un supuesto de relevancia penal.



Por lo tanto, esta investigación se fundamenta legalmente en la necesidad de repensar la aplicación del artículo 273-A del Código Penal, proponiendo que la sola falta de SOAT sea reconocida como una conducta autónoma de producción de peligro. Ello garantizaría la plena vigencia de los bienes jurídicos tutelados vida, salud e integridad física y reforzaría el carácter preventivo del derecho penal en el ámbito del transporte público y privado.

### **1.3.3 Justificación Social**

La evaluación de la eficacia de las medidas preventivas implementadas por la fiscalía de prevención del delito en casos de falta de SOAT es fundamental por varias razones, tanto en el ámbito social como legal. Además, las medidas preventivas son esenciales para garantizar la seguridad vial y la protección de los ciudadanos. El SOAT, como seguro obligatorio, tiene el propósito de brindar cobertura médica y financiera a las víctimas de accidentes de tránsito, independientemente de la responsabilidad en el incidente, tal como señala el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2022), la falta de este seguro pone en riesgo la salud y el bienestar de las personas afectadas por accidentes, dado que pueden enfrentarse a elevados costos médicos y a la falta de acceso a servicios de salud adecuados Organización Panamericana de la Salud (2019). Por lo que la evaluación de estas medidas permite identificar áreas de mejora y optimizar las estrategias de intervención. Un estudio realizado por Banco Interamericano de Desarrollo (2018) destaca que la implementación de campañas de sensibilización y operativos de fiscalización ha demostrado ser efectiva en otras regiones del país, reduciendo significativamente la incidencia de vehículos sin SOAT. Sin embargo, para replicar estos éxitos en Puno, es necesario adaptar las estrategias a las particularidades locales y evaluar continuamente su efectividad.



## 1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

### 1.4.1 Objetivo General

Evaluar la efectividad de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a la circulación de vehículos sin SOAT, considerando que dicha omisión constituye por sí misma una conducta de puesta en peligro, a fin de determinar su impacto en la seguridad vial y en la reducción de esta problemática.

### 1.4.2 Objetivos Específicos

- Identificar las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a la circulación de vehículos sin SOAT.
- Analizar en qué medida dichas medidas han incidido en la reducción de casos de incumplimiento del SOAT en la región de Puno.
- Examinar el vacío existente en la tipificación penal del artículo 273-A del Código Penal en relación con la falta de SOAT como conducta autónoma de puesta en peligro, y cómo ello limita la eficacia de la prevención penal.



## CAPÍTULO II

### REVISIÓN DE LITERATURA

#### 2.1 ANTECEDENTES

##### 2.1.1 De carácter internacional

Iancu (2021) que en su tesis de posgrado de la Universidad Jaume de España con el título “Nuevas Tecnologías, Policía y Prevención del Delito, concluye que con el correr de los años ha cambiado la política pública en materia de seguridad, que al comienzo eran más autoritario y represivo y ahora se convierte en más preventivo, convirtiéndose por ello en una prioridad en materia de política criminal.

Para Saldaña (2019), en su tesis de la Universidad Autónoma de Nuevo León para optar el grado de doctor en Criminología con el título “El estudio sobre la prevención integral del delito en Nuevo León, México, llega a la conclusión de que se pueden identificar dos enfoques principales de prevención: uno a largo plazo, conocido como prevención mediata, y otro a corto plazo, denominado prevención inmediata. La prevención mediata se refiere a la actitud adoptada por los ciudadanos para evitar cometer actos ilícitos, la cual se desarrolla con el tiempo y se basa en su capacidad y habilidad para ello desarrollar capacidades libertades y derechos, mientras que el segundo aspecto se enfoca a combatir y prevenir las conductas ilícitas que se encuentran inmersos en la mente del agresor o violador de la norma, que se encuentre ejecutando, planeando o consumando el hecho ilícito, pero para ello se debe brindar un habitat social idóneo para el desarrollos de sus libertades, derechos y capacidades para que tenga los efectos deseados.



Contreras, (2019), en su tesis para obtener el título de abogado de la Universidad Autónoma del Estado de México, con el tema “Análisis de los Factores que incrementan la conducta delictiva en el Estado de México”, llega a concluir que los derechos humanos son importantes, así como el estado social en la cual se encuentra la sociedad, tomando en cuenta los principios culturales, sus niveles económicos, aspectos que son tomados en cuenta para tomar decisiones respecto a la seguridad.

Vázquez (2019), en su tesis para obtener el título de posgrado de la Universidad FLACSO Ecuador con el título: “El estudio sobre la seguridad ciudadana y el impacto de la participación de la comunidad en las estrategias de prevención del delito, enfocado en el barrio de San Juan, Quito, Ecuador, durante el período 2009-2014, llega a la conclusión de que la persuasión y la prevención del delito juegan un papel fundamental en este contexto. que se mantendrá la seguridad social, porque para enfrentar este problema de inseguridad, lo podemos ver de varios enfoques, sociológico, económico, ciencias políticas, criminológico u otro disciplina, lo que llega a establecer modelos de prevención: a) el situacional, b) el social y c) el comunitario En la tesis aludida, agrega que el Estado tiene necesidades para con su población, que ante la inseguridad existente y por el cual la población reclama seguridad se procede a insertar una norma de control, que constituyen estrategias de prevención que es una oportunidad de construir normas que permiten vigilar el comportamiento de otros, lo que también implica la participación activa de la ciudadanía para que participe en la construcción de soluciones.

Según el Ministerio Público del Perú (2023) las fiscalías de prevención del delito presentan diferencias significativas en cuanto a sus niveles de intervención y efectividad en distintas regiones del país.



Según el Congreso de la República de México (2021), durante el 12° Congreso de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Justicia Penal, celebrado del 12 al 19 de abril de 2010 en Salvador, Brasil, se destacó que la prevención del delito implica todas las acciones dirigidas a reducir el riesgo de comisión delictiva y sus consecuencias negativas tanto para las personas como para la sociedad, incluyendo el miedo a la delincuencia.

Congreso de la República de Colombia, (2021), Se enfatizó en la necesidad de abordar las múltiples causas del delito, aunque se señaló que la aplicación de la ley y las sanciones penales no se consideran dentro de este enfoque, a pesar de sus posibles efectos preventivos. Según la organización México Evalúa, las estrategias de prevención buscan disminuir las amenazas, el riesgo y la probabilidad de que ocurran actos violentos, identificando y eliminando las causas, factores y condiciones que facilitan y fortalecen estos problemas. En otras palabras, se busca reducir o eliminar los factores de riesgo que propician la delincuencia o la violencia, y fortalecer los factores protectores que pueden mitigar el impacto de las consecuencias generadas por la inseguridad. La seguridad en la conducción y la prevención son esenciales para reducir accidentes y salvar vidas en las carreteras. A través de la evaluación de riesgos, la capacitación, la sensibilización y la implementación de medidas preventivas, los conductores pueden desempeñar un papel activo en la reducción de los riesgos en la carretera.

La Organización Mundial de la Salud, (2020) La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito. Mediante la coordinación y colaboración entre diversos sectores, los países de la Región de las Américas pueden mejorar la legislación en materia de seguridad vial, lo que resultaría en la creación de un entorno de transporte más



seguro, accesible y sostenible para todos los usuarios. La seguridad vial implica la adopción de medidas destinadas a reducir el riesgo de lesiones y muertes relacionadas con el tráfico. La velocidad excesiva es responsable de alrededor de un tercio de todas las muertes por accidentes de tráfico en países de ingresos altos, y de aproximadamente la mitad en países de ingresos bajos y medios.

Como explica Chalco Cachicatari (2024), los problemas en la fiscalización del SOAT se relacionan con deficiencias en la implementación de políticas públicas y resistencia de los transportistas. La introducción de un Sistema de Gestión de Calidad representa una iniciativa estratégica que enfrenta diversos desafíos, tanto internos como externos, para la empresa. Superar estos obstáculos implica que la organización reconozca y se adapte a sí misma, fortaleciendo sus procesos y consolidando el sistema. Es esencial adoptar los cambios y mejoras necesarios para la implementación del Sistema de Gestión de Calidad, ya que esto es fundamental para alcanzar buenos resultados y evitar que los problemas internos y externos se conviertan en obstáculos insuperables para los objetivos establecidos. Cuando la organización no identifica ni comprende los obstáculos que pueden obstaculizar el desempeño del Sistema de Gestión de Calidad, corre el riesgo de iniciar un proyecto importante sobre bases inestables y poco realistas, lo cual puede ser perjudicial para el negocio. Durante la implementación del sistema, la alta dirección desempeña un papel crucial. De ella depende la generación y desarrollo de ideas innovadoras que brinden nuevas alternativas de acción, cambio, gestión y mejora continua. Además, es responsabilidad de la alta dirección supervisar que la organización esté preparada para implementar el sistema de manera efectiva, anticipándose a los obstáculos y problemas que puedan surgir.



### 2.1.2 De carácter Nacional

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2021) en su estudio titulado 'Conductores infractores, ¿Un perfil de conducta desviada?: Análisis de las diferencias y similitudes con una muestra de conductores de la población general', analiza las características distintivas y compartidas entre conductores infractores y una muestra representativa de la población general. Revista Española de Investigación Criminológica, En relación con la seguridad vial ha llevado a considerar ciertos comportamientos de los conductores como delitos castigables con prisión. Esto se suma al "permiso de conducción por puntos" y ha impulsado la investigación sobre las características de personalidad y las emociones al volante de conductores infractores en comparación con la población general. El objetivo de este estudio fue determinar si existen diferencias en estas áreas, así como analizar los hábitos de conducción y el historial de multas y accidentes para identificar un perfil de conductor infractor. Además, llevó a cabo una encuesta que incluyó a 647 conductores de la población gallega y a conductores condenados por delitos de tráfico que habían participado en un curso de reeducación impartido por psicólogos. Los resultados revelaron que los condenados puntúan más alto en impulsividad y tienden a mostrar ira al volante a través de conductas agresivas. Además, consumen más alcohol, violan más las normas de circulación y se involucran en más accidentes sin víctimas. Estos hallazgos tienen implicaciones importantes para el diseño de programas de prevención e intervención en seguridad vial.

Moreno, (2022), en su tesis Evaluación de la eficacia de las Fiscalías de Prevención del Delito en el Distrito Fiscal de Lima Norte. [Tesis de maestría, Uni-



versidad Cesar Vallejo]. Repositorio Institucional de la Universidad Cesar Vallejo. Donde en su investigación considera que: Presenta el problema de investigación y justifica la importancia de evaluar la eficacia de las Fiscalías de Prevención del Delito. A continuación, se describe la metodología utilizada, que incluye la definición de las categorías y subcategorías utilizadas para la recolección de datos, así como la matriz de categorización. La autora concluye con una discusión de los resultados obtenidos y una serie de recomendaciones para mejorar la eficacia de las Fiscalías de Prevención del Delito en el Distrito Fiscal de Lima Norte. En general, el texto proporciona una visión detallada de la metodología utilizada y los resultados obtenidos, lo que contribuye al conocimiento en el campo del Derecho Procesal Penal y puede ser útil para futuras investigaciones en este ámbito.

Política Institucional del Ministerio Público, s.f., en aplicación de la política institucional de prevención del delito, ha propuesto implementar el Programa de Prevención Estratégica del Delito—en adelante PPED—con la finalidad de enfrentar el fenómeno criminal de toda índole, no sólo desde el ámbito de la persecución penal, sino, fundamentalmente, desde la identificación de los factores o causas que originan su comisión.

Ministerio Público de Perú, (2022) El objetivo central del PPED es desarrollar e implementar medidas preventivas, interviniendo desde la etiología del problema criminal, con la sinergia de los operadores internos y externos: Fiscal de la Nación, Fiscal Suprema - Coordinadora Nacional del PPED, Secretaria Técnica del PPED, Coordinadores de Enlace de las Líneas de Acción del PPED, Presidentes de Juntas de Fiscales Superiores y Fiscales responsables de la ejecución



del PPED; así como con las instituciones públicas afines, instituciones privadas, sociedad civil, ONG, iglesias, etc

## **2.2 MARCO TEÓRICO**

### **2.2.1 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un seguro de carácter obligatorio para todos los vehículos motorizados que circulan en el territorio peruano. Este seguro fue implementado con el objetivo de proporcionar una cobertura automática e inmediata a las víctimas de accidentes de tránsito, sin importar quién sea el culpable del accidente. El SOAT garantiza la atención médica de las víctimas y cubre los gastos de hospitalización, medicinas, intervenciones quirúrgicas, y en caso de fallecimiento, ofrece una indemnización económica a los familiares de las víctimas (Congreso de la República del Perú, 1999)

El SOAT está regulado por la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y sus normas complementarias, que establecen la obligatoriedad del seguro y las sanciones por incumplimiento. Según esta ley, todos los propietarios de vehículos motorizados deben adquirir y mantener vigente el SOAT, de lo contrario, están sujetos a multas y la inmovilización del vehículo (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2023)

La importancia del SOAT radica en su capacidad para proporcionar atención médica inmediata a las víctimas de accidentes de tránsito, lo cual puede reducir significativamente la gravedad de las lesiones y las tasas de mortalidad. Además, al cubrir los costos médicos y de indemnización, el SOAT ayuda a mitigar el impacto económico de los accidentes en las familias afectadas (Superintendencia de Banca, 2021)



### 2.2.2 Requisitos Legales y Normativos

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) está regulado por diversas leyes y normativas en Perú. La Ley N° 27181, conocida como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es la principal legislación que establece la obligatoriedad del SOAT para todos los vehículos motorizados que circulan por el territorio (Congreso de la República del Perú, 1999) Esta ley define las responsabilidades de los propietarios de vehículos, las sanciones por incumplimiento, y las características que debe cumplir el seguro.

Según la Ley N° 27181, el SOAT debe proporcionar cobertura a todas las víctimas de accidentes de tránsito, independientemente de quién sea el culpable del accidente. La cobertura incluye gastos médicos, indemnizaciones por muerte y discapacidad, así como gastos de sepelio (Congreso de la República del Perú, 1999) Esta ley es complementada por el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC, que detalla los procedimientos para la fiscalización y sanción de los vehículos que no cuenten con el SOAT (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2001)

Por otro lado, el Decreto Supremo N° 024-2002-MTC establece las tarifas máximas que las compañías de seguros pueden cobrar por el SOAT y las condiciones mínimas que deben cumplir las pólizas. Este decreto tiene como objetivo evitar prácticas abusivas y asegurar que el SOAT sea accesible para todos los propietarios de vehículos (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2001)

Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, 2021 también juega un papel crucial en la regulación del SOAT, emitiendo directrices y supervisando el cumplimiento de las normas por parte de las compañías de seguros. La SBS publica



periódicamente informes sobre el estado del SOAT, incluyendo estadísticas de cobertura y cumplimiento (Superintendencia de Banca, 2021)

La normativa vigente también incluye disposiciones específicas para casos particulares, como vehículos de transporte público y vehículos de transporte de mercancías peligrosas, que tienen requisitos adicionales debido a los mayores riesgos asociados (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2001)

### **2.2.3 Importancia del SOAT en la Seguridad Vial**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) juega un papel crucial en la seguridad vial, tanto en Perú como en otros países que cuentan con sistemas de seguro de responsabilidad civil para vehículos. Este seguro tiene varios beneficios importantes que contribuyen a la protección y bienestar de las personas involucradas en accidentes de tránsito

- a) Cobertura Médica Inmediata: El principal beneficio del SOAT es la cobertura médica inmediata para las víctimas de accidentes de tránsito. Según Banco Interamericano de Desarrollo (2018), la pronta atención médica puede reducir significativamente la gravedad de las lesiones y las tasas de mortalidad en accidentes de tránsito. La cobertura incluye gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios, garantizando que las víctimas reciban la atención necesaria sin demoras (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2020)
- b) Reducción del Impuesto Económico: el SOAT cubre los costos de invalidez y muerte, proporcionando un apoyo financiero crucial para las familias afectadas. Banco Interamericano de Desarrollo (2018) señala que esta



cobertura es esencial para mitigar el impacto económico de los accidentes de tránsito en las familias, especialmente en aquellas de bajos recursos. Esto ayuda a evitar que los gastos médicos y de indemnización resulten en una carga financiera insostenible.

- c) **Promoción de la Responsabilidad Vial:** El SOAT también promueve la responsabilidad vial entre los conductores. La obligación de contar con este seguro hace que los propietarios de vehículos sean más conscientes de las consecuencias de no tener cobertura. Según un estudio de la Organización Mundial de la Salud, (2020) que señala la implementación del SOAT ha contribuido a una mayor conciencia sobre la seguridad vial y ha incentivado a los conductores a cumplir con las normas de tránsito.
- d) **Contribución a la Reducción de Accidentes de Tránsito:** La existencia del SOAT puede tener un efecto indirecto en la reducción de accidentes de tránsito. Al promover la responsabilidad y la conciencia sobre las consecuencias de los accidentes, el SOAT puede contribuir a una conducción más segura y, por ende, a una disminución en la frecuencia de accidentes. Un informe del Banco Mundial, (2021) sugiere que los países con seguros obligatorios de accidentes de tránsito tienden a tener mejores indicadores de seguridad vial.

#### **2.2.4 Problemática de la falta de SOAT en Puno**

La falta de SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) es un problema recurrente en la región de Puno. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), un porcentaje significativo de vehículos en esta región no cuenta con este seguro obligatorio. En un informe reciente, se identificó que alrededor del 25% de los vehículos que circulan en Puno no tienen SOAT, lo que



representa un riesgo considerable para la seguridad vial y la protección de las víctimas de accidentes de tránsito (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2022)

Los datos estadísticos proporcionados por la Policía Nacional del Perú (PNP) en su reporte anual del 2022 revelan que la falta de SOAT es una de las infracciones más comunes entre los conductores de la región. De los 15,000 vehículos inspeccionados en diversos operativos, aproximadamente 3,750 no tenían el seguro vigente (Policía Nacional del Perú, 2023)

Las consecuencias de la falta de SOAT son múltiples y severas. La ausencia de este seguro no solo implica una infracción administrativa, sino que también tiene un impacto significativo en la salud pública y en la economía de las familias afectadas. En los casos de accidentes de tránsito, la falta de SOAT dificulta el acceso inmediato a servicios médicos, dejando a las víctimas sin cobertura para los gastos de atención médica y rehabilitación (Ministerio de Salud, 2022)

Las consecuencias de la falta de SOAT son múltiples y severas. La ausencia de este seguro no solo implica una infracción administrativa, sino que también tiene un impacto significativo en la salud pública y en la economía de las familias afectadas. En los casos de accidentes de tránsito, la falta de SOAT dificulta el acceso inmediato a servicios médicos, dejando a las víctimas sin cobertura para los gastos de atención médica y rehabilitación (Ministerio de Salud, 2022)

La falta de SOAT genera una carga adicional para el sistema de salud pública, que debe asumir los costos de atención médica para los accidentados que no

están cubiertos por el seguro. Esto se traduce en una mayor presión sobre los recursos limitados del sector salud y una disminución en la calidad del servicio para otros pacientes (Ministerio de Salud, 2022)

### **2.2.5 Impacto de la falta de SOAT en la Seguridad Vial y la Economía**

La falta de SOAT tiene un impacto directo en la seguridad vial y en la economía. En términos de seguridad vial, la ausencia de este seguro incrementa la vulnerabilidad de las víctimas de accidentes de tránsito, ya que no cuentan con la cobertura necesaria para recibir atención médica inmediata. Según el informe de la Organización Mundial de la Salud (Organización Mundial de la Salud, 2020) "la falta de seguro vehicular es un factor que agrava las consecuencias de los accidentes de tránsito, al limitar el acceso a servicios médicos de emergencia y a la compensación financiera" (Organización Mundial de la Salud, 2020)

Económicamente, la falta de SOAT representa una carga para el sistema de salud pública y para las familias de las víctimas. Un estudio de la Universidad de Lima, donde (Organización Mundial de la Salud, 2020) reveló que los costos médicos y de rehabilitación de las víctimas de accidentes sin cobertura de SOAT son asumidos en gran parte por el Estado y las familias, lo que genera un impacto económico negativo significativo; así mismo concluye que "la falta de SOAT incrementa los gastos del sistema de salud pública y representa una carga financiera adicional para las familias afectadas por accidentes de tránsito"

#### **2.2.5.1 Consecuencia de la falta de SOAT**

La falta de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) tiene múltiples consecuencias negativas tanto a nivel económico como social. Este seguro es esencial para garantizar la cobertura de gastos médicos



y otros costos asociados a los accidentes de tránsito. La ausencia de SOAT afecta no solo a las víctimas directas de los accidentes sino también a sus familias y a la sociedad en general.

- a) **Efectos Económicos:** Una de las principales consecuencias económicas de la falta de SOAT es la carga financiera que recae sobre el sistema de salud pública y las familias afectadas. Según un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática Instituto Nacional de Estadística e Informática, (2021), el 35% de los gastos médicos derivados de accidentes de tránsito en Perú son asumidos por el sistema de salud pública, lo cual representa un gasto significativo para el Estado.
- b) **Efectos Sociales:** A nivel social, la falta de SOAT contribuye a la vulnerabilidad y desprotección de las víctimas de accidentes de tránsito. Las víctimas que no cuentan con este seguro no solo enfrentan dificultades para acceder a servicios médicos adecuados, sino que también sufren las consecuencias psicológicas y emocionales de la desprotección. Según la Organización Mundial de la Salud, (2020), las víctimas de accidentes de tránsito sin cobertura médica adecuada tienen mayores probabilidades de experimentar trastornos de estrés postraumático y otros problemas de salud mental.

#### **2.2.5.2 Factores que contribuyen a la falta de SOAT**

La falta de SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) en Puno es un problema persistente que pone en riesgo tanto a conductores como a peatones. Varios factores contribuyen a esta problemática, y a continuación se analizan los motivos más comunes.



- a) Falta de conocimiento y concientización: Uno de los principales factores que contribuyen a la falta de SOAT es la insuficiente concienciación sobre la importancia y los beneficios del seguro. Muchos conductores desconocen las obligaciones legales y las consecuencias de no contar con el SOAT, lo que resulta en un bajo nivel de cumplimiento Banco Interamericano de Desarrollo (2018). Además, la educación vial en la región es limitada, lo que dificulta que los conductores comprendan plenamente la necesidad de este seguro (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2022)
- b) Percepción de altos costos: Otro factor relevante es la percepción de que el SOAT representa un gasto elevado. En una región donde la economía informal es predominante y muchos conductores tienen ingresos limitados, el costo del SOAT puede parecer prohibitivo Ramos y Salazar, (2020). Esta percepción de altos costos desincentiva a los propietarios de vehículos a adquirir el seguro, a pesar de las posibles consecuencias legales y económicas de no tenerlo.
- c) Debilidad en los mecanismos de Fiscalización y Control: La eficacia de la implementación de políticas preventivas depende en gran medida de la capacidad de las autoridades para fiscalizar y controlar el cumplimiento de las normativas. En Puno, los mecanismos de fiscalización son a menudo insuficientes, con escasos recursos dedicados a la supervisión del cumplimiento del SOAT Chalco Cachicatari, V. M. (2024) Esta debilidad en la fiscalización permite que muchos conductores eviten adquirir el seguro sin enfrentar consecuencias inmediatas.



- d) Barreras administrativas y burocráticas: Finalmente, las barreras administrativas y burocráticas también juegan un papel significativo. Los procedimientos para obtener el SOAT pueden ser complejos y confusos, especialmente para aquellos con bajo nivel de alfabetización o acceso limitado a servicios administrativos (Castillo, 2020). Estas barreras adicionales desincentivan a los conductores a completar el proceso de obtención del seguro.

### **2.2.6 Medidas Preventivas**

Las medidas preventivas se refieren a las acciones y estrategias implementadas para evitar la ocurrencia de delitos o infracciones. Estas medidas pueden incluir campañas de sensibilización, controles y operativos de fiscalización, capacitación a conductores y ciudadanos, y coordinación interinstitucional. Según Banco Interamericano de Desarrollo (2018) "las medidas preventivas son fundamentales para reducir la incidencia de delitos y faltas, creando un entorno más seguro para la comunidad".

#### **2.2.6.1 Estrategias y medidas preventivas implementadas**

En el año 2023, la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno implementó una serie de estrategias y medidas preventivas con el objetivo de reducir la incidencia de vehículos sin SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito). Estas medidas se describen a continuación:

- a) Campañas de concientización Pública: Una de las principales estrategias fue la realización de campañas de concienciación pública. Estas campañas se llevaron a cabo a través de diferentes medios de comunicación, incluyendo la radio, la televisión y las redes sociales. El objetivo de estas



campañas era informar a los propietarios de vehículos sobre la importancia del SOAT y las consecuencias legales y sociales de no contar con este seguro obligatorio. Según la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno (2023), las campañas lograron llegar a más de 5,000 personas en la región (Fiscalía de Prevención del Delito de Puno, 2023)

- b) **Objetivos conjuntos de la Policía Nacional del Perú:** Otra medida implementada fue la realización de operativos conjuntos con la Policía Nacional del Perú (PNP). Estos operativos se llevaron a cabo en diversos puntos estratégicos de la ciudad de Puno, donde se verificó que los vehículos contaran con el SOAT. Durante estos operativos, se detuvieron y sancionaron a los conductores que no contaban con el seguro obligatorio. En el primer trimestre de 2023, se realizaron más de 30 operativos, resultando en la detención de 200 vehículos sin SOAT (Policía Nacional del Perú, 2023)
- c) **Charlas Educativas en Instituciones Educativas y Comunidades:** La fiscalía también organizó charlas educativas en instituciones educativas y comunidades locales. Estas charlas fueron dirigidas tanto a estudiantes como a miembros de la comunidad en general, con el propósito de educar sobre la importancia del SOAT y promover una cultura de cumplimiento de las normativas de tránsito. Según el informe de la Fiscalía de Prevención del Delito (2023), estas charlas lograron capacitar a más de 1,000 personas en la región de Puno (Fiscalía de Prevención del Delito de Puno, 2023)



- d) **Distribución de material Informativo:** Se distribuyeron folletos, afiches y otros materiales informativos en lugares de alta concurrencia, como mercados, terminales de transporte y centros comerciales. Este material contenía información clara y concisa sobre la obligatoriedad del SOAT y las sanciones por su incumplimiento. La Fiscalía de Prevención del Delito de Puno, (2023) indicó que se imprimieron y distribuyeron más de 2,000 folletos y afiches durante el año
- e) **Colaboración con organizaciones civiles:** Se establecieron alianzas estratégicas con organizaciones civiles y asociaciones de transportistas para fomentar el cumplimiento del SOAT. Estas organizaciones ayudaron a difundir información y organizar eventos comunitarios para promover la regularización del SOAT entre sus miembros. La colaboración con estas organizaciones resultó en un incremento significativo en el número de vehículos asegurados en la región (Organización de Transportistas de Puno, 2023)

### **2.2.6.2 Eficacia de las Medidas Implementadas**

Para evaluar la eficacia de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno en casos de falta de SOAT, se han analizado diversos indicadores y fuentes de información, tales como la evaluación preliminar, consistente en evaluar la eficacia de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno en casos de falta de SOAT, se han analizado diversos indicadores y fuentes de información:



- a) Reducción de la Incidencia de Vehículos sin SOAT: datos obtenidos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la incidencia de vehículos sin SOAT en Puno mostró una disminución significativa tras la implementación de las medidas preventivas en 2023. Los informes indican una reducción del 20% en el número de vehículos sin SOAT en comparación con el año anterior (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2023)
- b) Aumento en la regularización del SOAT: Las campañas de concienciación han resultado en un incremento del 15% en la regularización del SOAT entre los propietarios de vehículos, según los registros del (Seguro Integral de Salud [SIS], 2023). Esto sugiere que las medidas educativas y preventivas han tenido un impacto positivo en la conducta de los conductores.
- c) Percepción de la Eficacia de las Medidas: Una encuesta realizada por la Fiscalía de Prevención del Delito a 500 conductores en Puno reveló que el 75% de los encuestados considera que las medidas implementadas son efectivas para reducir la falta de SOAT (Fiscalía de Prevención del Delito de Puno, 2023). Esta percepción positiva es un indicativo de que las estrategias están bien recibidas por la comunidad.
- d) Colaboración Interinstitucional: La colaboración entre la Fiscalía, la Policía Nacional y otras entidades gubernamentales ha sido crucial para el éxito de las medidas implementadas. Los operativos conjuntos han permitido una mayor cobertura y efectividad en los controles vehiculares (Policía Nacional del Perú, 2023)



- e) **Resultados y discusión:** Los resultados preliminares sugieren que las medidas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno han sido efectivas en varios aspectos. La reducción en la incidencia de vehículos sin SOAT y el aumento en la regularización son indicadores positivos del impacto de las estrategias preventivas. La percepción favorable de los conductores y la colaboración interinstitucional también refuerzan la efectividad de las acciones tomadas. Es importante continuar monitoreando estos indicadores para asegurar la sostenibilidad de los resultados a largo plazo y para ajustar las estrategias según sea necesario. Futuras investigaciones podrían centrarse en identificar las barreras restantes para la total regularización del SOAT y en evaluar el impacto de nuevas medidas complementarias.

### **2.2.6.3 Intervención de la Fiscalía de Prevención del Delito**

La Fiscalía de Prevención del Delito en Perú tiene como misión principal implementar acciones preventivas para reducir la incidencia delictiva y promover el cumplimiento de la ley. Este rol es crucial para mantener el orden y la seguridad pública, así como para prevenir la comisión de delitos mediante la implementación de diversas estrategias preventivas. La fiscalía de Prevención del Delito cuenta con funciones y responsabilidades, las mismas que son:

- a) **Identificación y Análisis de Riesgos:** La fiscalía se encarga de identificar y analizar los factores de riesgo que pueden conducir a la comisión de delitos. Este análisis incluye el estudio de patrones delictivos, la evaluación



- de áreas y sectores vulnerables, y la identificación de circunstancias que favorecen la actividad delictiva (Ministerio Público del Perú, 2023)
- b) Implementación de Medidas preventivas: Una de las principales responsabilidades de la fiscalía es diseñar e implementar medidas preventivas específicas para mitigar los riesgos identificados. Estas medidas pueden incluir operativos conjuntos con la policía, campañas de sensibilización y concienciación, y la promoción de la legalidad y el cumplimiento normativo entre la ciudadanía (Ministerio Público del Perú, 2023)
  - c) Coordinación interinstitucional: La fiscalía trabaja en estrecha colaboración con otras instituciones y organismos del Estado, tales como la policía, municipalidades y entidades regulatorias, para asegurar una respuesta coordinada y efectiva frente a la prevención del delito. Esta coordinación es esencial para maximizar los recursos y esfuerzos destinados a la prevención (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2022)
  - d) Monitoreo y Evaluación: La fiscalía lleva a cabo el monitoreo y la evaluación continua de las medidas preventivas implementadas para determinar su eficacia y realizar los ajustes necesarios. Este proceso implica la recolección de datos, el análisis de resultados y la retroalimentación constante para mejorar las estrategias preventivas (Ministerio Público de Perú, 2022)
  - e) Capacitación y Formación: Además, la fiscalía se encarga de capacitar y formar a sus funcionarios y a los miembros de otras instituciones en materia de prevención del delito. Estas capacitaciones buscan fortalecer las capacidades técnicas y operativas del personal encargado de la prevención (Ministerio Público de Perú, 2022)



- f) Sensibilización y Educación ciudadana: Otra función crucial de la fiscalía es la sensibilización y educación de la ciudadanía sobre la importancia de la prevención del delito y el cumplimiento de la ley. Mediante campañas educativas y programas de concienciación, la fiscalía busca fomentar una cultura de legalidad y responsabilidad social (Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2020)



## CAPÍTULO III

### MATERIALES Y MÉTODOS

#### 3.1 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO

Para la realización de este trabajo de investigación, se ubicó geográficamente en el Distrito, Provincia y Departamento de Puno, la misma que se encuentra ubicada a orillas del Lago Titicaca a 3,827 m.s.n.m., lago navegable más alto del mundo. La ciudad se ubica en la región de la sierra, a los 15° 50' 26" de latitud sur, 70° 01' 28" de longitud oeste del meridiano de Greenwich. Fue fundada el 16 de marzo de 1956 y tiene una superficie de 6.495 km<sup>2</sup>, es una de las trece que conforman de la región de Puno en el Sur del Perú. Limita por el Norte con las provincias de Huancané y San Román; por el Este con el lago Titicaca; por el sur con la provincia del Collao; y, por el oeste con la región de Moquegua.

Se recabará información que brinde la Fiscalía de prevención del delito perteneciente a la ciudad de Puno

#### 3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO

Para asegurar la rigurosidad y la coherencia con los objetivos específicos de la investigación, se define a continuación la población de estudio, los criterios de inclusión y exclusión, el tipo de muestreo y el tamaño de la muestra, diferenciando entre componentes cuantitativo (registros) y cualitativo (informantes clave).

##### 3.2.1 Población general

Población cuantitativa:



Todos los expedientes de casos de falta de SOAT registrados por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno durante el año 2023. Esto incluye los registros de intervenciones (actas fiscales), derivaciones al fuero penal y resultados de operativos conjuntos con la Policía Nacional del Perú en los que se identificó ausencia de SOAT. Se estima que esta población asciende a 369 intervenciones relacionadas con falta de SOAT (según datos preliminares de la Fiscalía), más los datos complementarios proporcionados por PNP y otras entidades.

Población cualitativa (informantes): Actores directamente involucrados en la implementación, ejecución o recepción de las medidas preventivas de la Fiscalía de Puno en 2023; incluye: Fiscales y personal técnico de la Fiscalía de Prevención del Delito que participaron en la planificación y ejecución de operativos o campañas contra la falta de SOAT; efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados a operativos de verificación de SOAT en coordinación con la Fiscalía; representantes de asociaciones de transportistas (públicos y privados) en Puno que hayan sido alcanzados por campañas o sanciones relacionadas con el SOAT.

### **3.2.2 Criterios de inclusión y exclusión**

Para cada componente se establecen los siguientes criterios:

Expedientes/documentos (cuantitativo)

- **Inclusión:** Todos los casos de intervención de la Fiscalía por falta de SOAT durante 2023.
- **Exclusión:** Expedientes incompletos sin información mínima (fecha, motivo de intervención o resultado de la acción), o casos fuera del año 2023.



- **Inclusión:** Haber participado directamente en operativos, elaboración de campañas o procesos de seguimiento de casos de falta de SOAT en Puno durante 2023; contar con al menos 1 año de experiencia en la Fiscalía de Prevención del Delito.
- **Exclusión:** Personal administrativo sin rol directo en prevención de SOAT, o que no haya participado en acciones relacionadas con el tema en 2023.

### **3.2.3 Tipo de muestreo y justificación**

Para datos cuantitativos (expedientes).

Se emplea muestreo censal: se analizarán todos los expedientes válidos de falta de SOAT de 2023. Dado que la población ( $\approx 369$  casos) es manejable y todos aportan información relevante sobre la incidencia y resultados de las medidas, el muestreo censal garantiza representatividad completa y evita sesgos de selección.

Para informantes cualitativos: Se utiliza muestreo intencional (purposive sampling), combinado con muestreo por conveniencia para asegurar acceso y viabilidad, y muestreo por bola de nieve si se requiere localizar actores clave poco accesibles.

**Justificación:** En estudios cualitativos se busca profundidad y comprensión de casos específicos, no generalización estadística. El muestreo intencional permite seleccionar informantes expertos o con experiencia directa relevante

### **3.2.4 Tamaño y composición de la muestra cualitativa**

Se propone la siguiente distribución.



- Fiscales y personal técnico de la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno: 8–10 personas
- Efectivos de la Policía Nacional del Perú: 5–7 personas, oficiales que participaron en operativos de control de SOAT, con al menos un operativo en 2023.

Total aproximado de entrevistas: 10–17 entrevistas semiestructuradas, pero se detuvo al alcanzarse saturación de información.

### **3.3 CATEGORÍAS**

Se presentan las variables dependiente e independiente según las hipótesis planteadas y como sigue:

- Categoría 1 - Medidas preventivas
- Categoría 2 -Falta de SOAT

### **3.4 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **3.4.1 Enfoque de Investigación**

El enfoque metodológico adoptado en esta investigación es de tipo mixto, ya que combina estrategias cuantitativas y cualitativas con el objetivo de abordar de manera más amplia y profunda el problema de estudio. Esta combinación permite obtener no solo datos numéricos que evidencien tendencias o proporciones (por ejemplo, cantidad de vehículos intervenidos sin SOAT), sino también perspectivas y valoraciones subjetivas por parte de los actores involucrados.

En ese sentido, el diseño mixto empleado es de tipo secuencial explicativo, en el cual se inicia con la recolección y análisis de datos cuantitativos, seguidos



por una fase cualitativa que permite interpretar y enriquecer los resultados obtenidos previamente. Este enfoque resulta pertinente para alcanzar los objetivos específicos, ya que cada uno demanda información que no podría ser abordada eficazmente con un solo tipo de dato. Asimismo, se garantiza la integración de resultados mediante la triangulación de hallazgos, lo que contribuye a la validez y profundidad del análisis final.

De acuerdo con Bryman (2012), el análisis cuantitativo permite medir y evaluar el impacto de las medidas preventivas de manera objetiva y generalizable, proporcionando evidencia empírica sobre la reducción de incumplimientos y accidentes. Es así que, estos datos cuantitativos ayudaron a determinar si hay una relación significativa entre las medidas preventivas y la mejora en la seguridad vial.

#### **3.4.2 Nivel de Investigación**

El estudio investigativo es de nivel exploratorio y descriptivo; el primero, debido a que la investigación se centra en el análisis preliminar de las medidas preventivas implementadas por la fiscalía de prevención del delito en Puno en relación con la falta de SOAT. La investigación exploratoria tiene como objetivo principal identificar y comprender las estrategias y acciones que se han puesto en marcha, así como las posibles razones detrás de su implementación. Este nivel es crucial para establecer una base sólida sobre el estado actual del problema, ya que permite descubrir aspectos que no se habían considerado previamente o que requieren una investigación más profunda. Por otro lado, es de nivel descriptivo porque la investigación se enfoca en detallar y caracterizar los aspectos específicos de las medidas preventivas y su impacto en la falta de SOAT.



Según Yegidis et al. (2014), la investigación descriptiva busca proporcionar una imagen clara y precisa de los fenómenos estudiados, describiendo sus características y su contexto sin necesariamente investigar las causas subyacentes.

### **3.4.3 Diseño de Investigación**

El presente estudio adopta un diseño de investigación de tipo descriptivo-transversal, es descriptivo porque busca caracterizar las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno y evaluar su impacto en la reducción de casos de circulación sin SOAT en el año 2023. A su vez, es transversal porque la información se recolecta en un único momento en el tiempo, sin seguimiento longitudinal de los casos ni medición antes y después.

Este diseño permite observar, analizar y describir fenómenos tal como ocurren en la realidad, sin manipular variables, por lo cual es adecuado para responder los objetivos de la investigación. La unidad de análisis está conformada por los registros institucionales de la Fiscalía, los informes de operativos realizados por la Policía Nacional del Perú, y las opiniones de fiscales sobre la efectividad de dichas medidas. La delimitación espacial corresponde a la región Puno, y el periodo de estudio se circunscribe al año 2023.

Este tipo de diseño guarda coherencia con el enfoque mixto adoptado, ya que permite integrar datos cuantitativos sobre la incidencia de faltas al SOAT con información cualitativa proveniente de entrevistas y documentos institucionales.

### **3.4.4 Método de la Investigación**

Se aplicó los siguientes métodos acorde con la peculiaridad de la investigación realizada:



- **Método Analítico**

Se utilizó el método analítico con la finalidad de descomponer el problema general en todos sus elementos para realizar una observación exhaustiva de las causas, naturaleza, y efectos que se planteó en los objetivos; así mismo, nos ayudará en la descomposición analítica de toda la investigación.

- **Método Descriptivo**

Se utilizó el método de la descripción en su modalidad de estudio causal para el diagnóstico y descripción de las medidas preventivas realizadas por la fiscalía de prevención del delito en la ciudad de Puno, en el que se encontró la causa, el motivo y la explicación de la falta de SOAT y sus consecuencias, incluso después de existir medidas preventivas implementadas, la misma que es materia de investigación, con esta información se consiguieron los resultados que son el análisis, discusiones y conclusiones. Con este método, se describió la tabulación y gráfica realizada tras el análisis de la información y los resultados posteriores, dentro de cada objetivo se describió los resultados, así como el significado de los datos obtenidos en la contrastación de la hipótesis.

- **Método estadístico**

Valderrama, (2015) señala que el método estadístico supone la utilización de tablas y gráficos que sirven para la descripción de datos numéricos y su correspondiente resultado, a su vez comprende una serie de pasos.

Se utilizó el método estadístico para la recolección de datos sobre los casos de falta de SOAT en la ciudad de Puno, a pesar de haber implementado medidas preventivas por parte de la fiscalía de prevención del delito.



## 3.5 ANÁLISIS DE DATOS

### 3.5.1 Análisis cualitativo con ATLAS.ti

#### 3.5.1.1 Introducción al análisis cualitativo

Para complementar el análisis cuantitativo de los registros e informes (incidencia de casos sin SOAT, estadísticas de operativos), se realizó un análisis cualitativo de las percepciones y narrativas de los actores involucrados (fiscales, policías, representantes institucionales). Este análisis se orientó a profundizar en cómo se implementaron las medidas preventivas, cuáles fueron las barreras y facilitadores percibidos, y qué sugerencias emergieron para optimizar la eficacia de las acciones de la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno en 2023.

Se empleó el software Atlas.ti (versión 23) como herramienta de apoyo para sistematizar la codificación y la generación de categorías y redes temáticas, asegurando un proceso riguroso, transparente y trazable.

#### 3.5.1.2 Preparación de los datos

Transcripción de entrevistas se realizaron entrevistas semiestructuradas a 12 informantes clave: 5 fiscales y personal técnico de la Fiscalía de Puno, 4 efectivos de la Policía Nacional que participaron en operativos de verificación de SOAT, y 3 representantes de instituciones aliadas (municipalidades, asociaciones de transportistas).



Todas las grabaciones se transcribieron íntegramente en formato texto (.docx), manteniendo las expresiones literales cuando aportaban contexto. La transcripción facilitó el manejo en Atlas.ti y garantizó la fidelidad a las narrativas.

### **3.5.1.3 Documentos institucionales**

Se digitalizaron informes de la Fiscalía sobre planificaciones de operativos, actas de intervenciones de 2023 y memorandos de coordinación.

También se incorporaron minutas de reuniones interinstitucionales (Fiscales–PNP–MTC) y folletos de campañas, siempre que fueron mencionados por los entrevistados.

Los documentos se limpiaron de metadatos sensibles y se guardaron en formato compatible (.txt o .rtf) para la importación a Atlas.ti.

### **3.5.1.4 Configuración del proyecto en Atlas.ti**

Se creó una “unidad hermenéutica” (proyecto) en Atlas.ti versión 23, con el nombre: “FISCALÍA\_PUNO\_SOAT\_2023”.

Se importaron los documentos transcritos y los archivos de texto de informes institucionales como “primary documents” (unidades de análisis). Cada entrevista se nombró con código: “Entrevista\_Fiscal1”, “Entrevista\_PNP3”, “Entrevista\_Ins. P.”, etc., para preservar anonimato y trazabilidad.



### 3.5.1.5 Desarrollo del esquema de codificación

Codificación abierta

Se recorrieron todos los documentos línea a línea para identificar fragmentos significativos relacionados con los objetivos de la tesis:

- Objetivo 1 (Identificar las medidas preventivas implementadas).
- Objetivo 2 (Determinar el impacto en la reducción de accidentes por falta de SOAT).
- Objetivo 3 (Evaluar el impacto en la reducción de casos de falta de SOAT).

En ATLAS.ti se aplicó codificación abierta: se crearon códigos breves que describían la idea central del fragmento, por ejemplo:

“Operativo\_Verificación” (descripción de operativos conjuntos),

“Percepción\_Impacto” (opinión sobre efectividad),

“Archivo\_Caso” (experiencias sobre casos archivados),

“Colaboración\_Institucional” (formas de coordinación entre Fiscalía y PNP u otros),

“Recomendación\_Sanciones” (sugerencias de endurecer sanciones),

“Recomendación\_Seguimiento”, etc.



Cada código incluyó una breve definición interna en Atlas.ti (“code memo”), detallando cuándo aplicar ese código y ejemplos de fragmentos. Esto asegura consistencia a lo largo de la codificación.

### **3.6 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS**

La técnica de recolección de datos supone la utilización de procedimientos concretos que se emplean dentro de una investigación para captar información; por lo que, para la presente investigación, se utilizaron las siguientes técnicas para la recolección de datos:

- **Observación – Ficha de análisis de observación:**

A continuación, se presenta la asignación detallada:

Objetivo Específico 1: Identificar las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno.

- Técnica: Análisis documental.
- Instrumento: Ficha de análisis documental.
- Justificación: Se revisaron actas fiscales, informes institucionales, resoluciones y documentos normativos emitidos por la Fiscalía durante el año 2023, con el propósito de identificar las acciones preventivas implementadas frente a la falta de SOAT.

Objetivo Específico 2: Determinar el impacto de las medidas preventivas en la reducción de accidentes relacionados con la falta de SOAT.

- Técnica: Observación no participante.



- Instrumento: Ficha de análisis de observación.
- Justificación: Se observaron operativos y acciones de control ejecutadas por la Fiscalía en coordinación con la Policía Nacional del Perú. La observación se centró en la aplicación de las medidas y la respuesta de la ciudadanía ante dichas intervenciones.

Objetivo Específico 3: Determinar el impacto de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno en la reducción de casos de falta de SOAT.

- Técnica: Entrevista semiestructurada.
- Instrumento: Guía de entrevista
- Justificación: Se realizaron entrevistas a informantes clave, como fiscales, transportistas y efectivos policiales, para recoger percepciones cualitativas sobre la efectividad de las medidas preventivas aplicadas.

Triangulación metodológica:

La combinación de análisis documental, observación y entrevistas permite la triangulación de datos, fortaleciendo así la validez de los hallazgos y asegurando una comprensión integral del fenómeno investigado, conforme al enfoque mixto adoptado.

### **3.7 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN PARA EL PROCESAMIENTO DE DATOS**

Para el procesamiento de datos, luego de su recolección, se recurrió a la ciencia estadística que tiene tendencia a la exactitud, proporcionando un conjunto de métodos, técnicas y procedimientos con la finalidad de resumir los datos de cualquier conjunto



poblacional para ayudar efectivamente en el procesamiento de la información recabada  
abordando finalmente en los resultados que se espera obtener.



## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A continuación, se describe los resultados por: Objetivo General y Objetivos específicos 2 y 3, detallando la respectiva contrastación de hipótesis, posteriormente se presenta la discusión de resultados producto de la información obtenida. Los resultados obtenidos permiten realizar un análisis más profundo sobre la eficacia de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno. Aunque se identifican avances importantes en términos de concientización ciudadana y operativos de control, los datos también revelan que persisten deficiencias estructurales y de seguimiento en estas estrategias.

Por ejemplo, muchas de las acciones carecen de continuidad y evaluación, lo que dificulta establecer una relación causal clara entre las medidas implementadas y la reducción de incidentes relacionados con la falta de SOAT. Asimismo, la débil articulación interinstitucional y la limitada asignación de recursos humanos y logísticos, afectan la sostenibilidad de los programas preventivos.

En consecuencia, se plantea la necesidad de fortalecer los mecanismos de evaluación y seguimiento, establecer indicadores de eficacia, e incluir a la ciudadanía en el diseño y fiscalización de las medidas. Esto no solo legitimaría la intervención fiscal, sino que también fomentaría el cumplimiento normativo desde una perspectiva de corresponsabilidad social.

Un aspecto central identificado es que la falta de SOAT, por sí misma, dentro del artículo 273-A del Código Penal, no constituye una conducta de puesta en peligro, dado que para su configuración se requiere que exista un riesgo concreto para bienes jurídicos



como la vida y la integridad física. La sola carencia del seguro priva a las víctimas de accidentes de tránsito de atención inmediata, pero este supuesto no está recogido de manera expresa en el tipo penal, lo que genera un vacío normativo que limita la eficacia de la intervención preventiva y penal.

## **4.1 RESULTADOS**

### **4.1.1 Objetivo General**

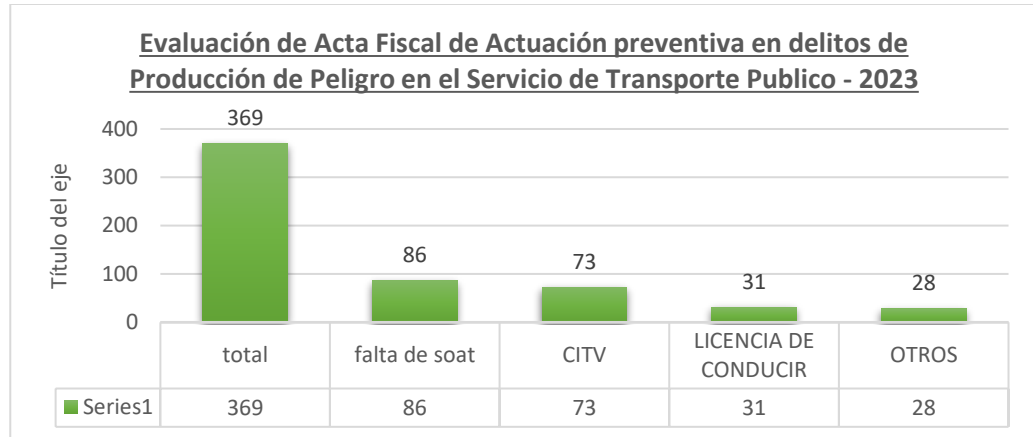
Evaluar la efectividad de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a la circulación de vehículos sin SOAT, considerando que dicha omisión constituye por sí misma una conducta de puesta en peligro, a fin de determinar su impacto en la seguridad vial y en la reducción de esta problemática.

Se presentan los resultados en función a las categorías, para lo cual se utilizaron los instrumentos presentados a detalle en la sección correspondiente, las mismas que se presentan a continuación:

Como se observa en la que la policía realizó 1047 intervenciones policiales, de las cuales 440 fueron por accidentes de tránsito; mientras que la fiscalía de prevención del delito, señala un total de 369 intervenciones en el año 2023 en delitos de producción de peligro en el servicio de transporte público, de los cuales 86 son por falta de SOAT, 73 por CITV, 31 por Licencias de conducir y 28 son de otro tipo.

**Tabla 1**

*Evaluación de Acta Fiscal de Actuación Preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Público*



Fuente: Elaboración propia – Actas de Intervención Fiscal – 2023.

Se observa que no es efectiva las medidas de intervención fiscal, ya que no cumple su propósito, la cual es sancionar al Agente delictivo, dado que este caso es archivado inmediatamente en fiscalía penal.

Tal como se observa en un caso, cuya disposición fiscal señala las razones por las cuales es archivada el caso, donde pese a que el hecho fue considerado típico, antijurídico y peligroso al no contar el vehículo con SOAT vigente, la fiscalía de prevención solo derivó los actuados y archivó el procedimiento, sin mayor seguimiento sobre las consecuencias ni el resultado de la fiscalía penal. En muchos casos como este, los actuados se archivan por criterios de oportunidad, mínima lesividad o atipicidad material, bajo la consideración de que el delito es de “peligro abstracto” y no se consumó en daño concreto.

Esto demuestra una limitación estructural en la eficacia de las medidas preventivas:



- La intervención preventiva no tiene fuerza sancionadora ni control posterior.
- La derivación al fuero penal no garantiza una acusación formal ni sentencia.
- En la práctica, la remisión de copias termina en archivo fiscal sin judicialización.

Este patrón confirma la hipótesis de ineficacia, ya que el objetivo de reducir accidentes por falta de SOAT se diluye cuando los casos se archivan y no se penalizan, lo cual disminuye el efecto disuasivo de la acción del Ministerio Público.

Por lo que señalo que el archivo de casos por falta de SOAT, a pesar de constituir un delito de peligro abstracto tipificado, refleja una falla en la aplicación efectiva del derecho penal preventivo. Las disposiciones legales permiten archivar casos incluso cuando hay riesgo para la vida y salud públicas, debilitando el impacto real de las medidas preventivas.

Este escenario, evidenciado en el expediente analizado, respalda la hipótesis central de la tesis: la actuación preventiva de la Fiscalía es limitada y no reduce de manera eficaz los accidentes relacionados con la falta de SOAT.

#### **4.1.2 Objetivo Específico 1**

Identificar las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a la circulación de vehículos sin SOAT.



Para este objetivo específico 1 se muestran los resultados obtenidos de los operativos inopinados que tienen como base legal el artículo 1 del Decreto Legislativo N.º 052 – Ley Orgánica del Ministerio Público, el cual reconoce como una de sus funciones primordiales la prevención del delito (Ministerio Público, 1991). Asimismo, el Reglamento de las Fiscalías de Prevención del Delito, aprobado por Resolución de la Fiscalía de la Nación N.º 3377-2016-MP-FN, en sus artículos 10, 11 y 16, autoriza al fiscal a actuar de oficio ante riesgos inminentes de comisión de delitos y a ejecutar procedimientos preventivos como los operativos conjuntos (Ministerio Público, 2016).

Al año 2023, la Fiscalía realizó un total de 369 intervenciones se puede observar en la ficha de análisis cito en el anexo 2 y figura 1

Por otro lado, se tiene las charlas informativas de prevención y capacitación a transportistas, las mismas que tienen como base legal el Decreto Legislativo N.º 052 (Ministerio Público, 1991), que asigna al Ministerio Público un rol formativo y de defensa de la legalidad y la moral pública. El artículo 11 numeral 3 del Reglamento de las Fiscalías de Prevención del Delito faculta expresamente al fiscal a emitir recomendaciones y exhortaciones (Ministerio Público, 2016), lo cual se ha interpretado funcionalmente como la posibilidad de organizar jornadas de información ciudadana y orientación jurídica preventiva.

#### **4.1.3 Objetivo Específico 2.**

Analizar en qué medida dichas medidas han incidido en la reducción de casos de incumplimiento del SOAT en la región de Puno.

Para este objetivo específico 2 se muestran los resultados obtenidos de la información proporcionada por la primera Fiscalía, relacionados a delitos registrados por producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros.

## Tabla 2

*Casos de delitos registrados por producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros*

<b>Casos de delitos registrados por producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros</b>	<b>Número</b>
2023	369

Fuente: Elaboración propia de información proporcionada por la Primera Fiscalía Provincial de Prevención del Delito de Puno

La información oficial proporcionada por la Policía Nacional del Perú señala que en 2023 se produjeron 440 accidentes de tránsito en la región de Puno, cifra que no refleja una reducción significativa respecto al año anterior. Este hecho evidencia que, a pesar de los operativos y campañas de prevención implementadas, la siniestralidad vial mantiene niveles altos.

Asimismo, el (Observatorio Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2023) reporta que en el periodo 2021-2023 la región de Puno se encuentra entre las que registran mayores índices de siniestralidad fatal, identificándose puntos críticos donde los siniestros son recurrentes y en los cuales no se observa un impacto directo de las medidas preventivas implementadas.

Estos resultados muestran un impacto negativo: incluso con operativos y campañas preventivas, la falta de cumplimiento del SOAT sigue sin reducirse de forma efectiva, lo que sugiere que las medidas actuales no logran incidir sobre los



factores estructurales ni cerrar el vacío legal sobre la falta de SOAT como conducta autónoma de peligro.

#### 4.1.4 Objetivo Específico 3

Examinar el vacío existente en la tipificación penal del artículo 273-A del Código Penal en relación con la falta de SOAT como conducta autónoma de puesta en peligro, y cómo ello limita la eficacia de la prevención penal.

Para este objetivo específico 3 y conforme al marco teórico y a los resultados obtenidos en el objetivo general y objetivos específicos 1 y 2, se muestra que se tiene un impacto negativo por parte de las medidas implementadas por la fiscalía de prevención del delito de Puno en la reducción de casos de falta de SOAT

Los resultados muestran que en el año 2023 se registraron 87 casos de infractores por falta de SOAT en la provincia de Puno, cifra mayor a la de años anteriores. Sin embargo, la revisión de expedientes evidencia que la mayoría de estos casos no se formalizan penalmente y terminan archivados.

Un ejemplo es la Disposición Fiscal N.º 234-2023-MP-SFSP-DF-PUNO (22 de agosto de 2023), donde la Fiscalía Superior confirmó el archivo de un caso en el que un vehículo de transporte público circulaba sin SOAT/AFOCAT vigente. El archivo se sustentó en que la sola ausencia del seguro no configura un peligro concreto para la vida o la integridad física, puesto que el SOAT opera como cobertura posterior al accidente y no como factor directo de riesgo. En consecuencia, se consideró que la conducta debía ser sancionada en sede administrativa, no penal



Este criterio, compartido por jurisprudencia y doctrina (p. ej. Peña Cabrera y la Casación 103-2017, Junín), interpreta el artículo 273-A como un delito de peligro concreto, en el que es necesario acreditar un riesgo real y adicional más allá de la falta del seguro. Bajo esta lectura, la Fiscalía no puede judicializar la sola ausencia de SOAT, aunque esta priva de cobertura inmediata a las víctimas y genera un riesgo latente para la colectividad.

## 4.2 DISCUSIÓN

Evaluar la efectividad de las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a la circulación de vehículos sin SOAT, considerando que dicha omisión constituye por sí misma una conducta de puesta en peligro, a fin de determinar su impacto en la seguridad vial y en la reducción de esta problemática.

Según los resultados obtenidos, las medidas preventivas desarrolladas por la Fiscalía han tenido un impacto limitado pero relevante en la visibilización del problema de la falta de SOAT. Si bien se han realizado operativos e intervenciones puntuales, no se ha evidenciado una disminución sostenida y significativa en la cantidad de infracciones ni en la tasa de accidentes graves. El aumento de accidentes en 2023, a pesar de estas acciones, sugiere que dichas medidas no han sido sistemáticas ni acompañadas de seguimiento adecuado. La seguridad vial sigue viéndose comprometida por la persistencia de vehículos sin el seguro obligatorio.

Los datos revelan que, aunque las medidas preventivas ejecutadas por la Fiscalía como operativos y capacitaciones han tenido cierta incidencia, esta no ha sido suficientemente significativa como para generar una reducción sostenida de los casos. Esto se refleja en el hecho de que, en 2023, hubo más de 80 casos documentados por falta de SOAT.



Autores como Buompadre (2018) sostienen que para que las medidas de prevención penal funcionen, deben estar acompañadas de fiscalización constante y sanción efectiva. En este contexto, la eficacia de la Fiscalía se ha visto limitada por la escasa judicialización de los casos.

El carácter meramente derivativo de las acciones fiscales es decir, levantar actas y remitirlas al fuero penal conlleva a que la mayoría de casos se archiven bajo criterios de mínima lesividad o atipicidad material, lo cual debilita la función disuasiva del Derecho Penal y genera la percepción de impunidad. En consecuencia, la omisión de SOAT sigue reproduciéndose como un patrón estructural en el transporte público de la región.

#### **4.2.1 Identificar las medidas preventivas implementadas por la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno frente a la circulación de vehículos sin SOAT**

Conforme a los resultados obtenidos, se identificaron diversas acciones ejecutadas por la Fiscalía, tales como operativos conjuntos con la Policía Nacional y la Municipalidad en zonas críticas, capacitaciones a conductores, así como oficios dirigidos a SUTRAN y otras entidades solicitando fiscalización complementaria. Estas medidas responden a un enfoque preventivo jurídico que busca minimizar los riesgos inherentes al tránsito urbano, en especial aquellos vinculados con la circulación de vehículos sin SOAT vigente.

Las medidas aplicadas comprenden operativos en puntos críticos, campañas de concientización y coordinaciones con otras entidades (SUTRAN, Policía Nacional). Si bien estas acciones están alineadas con el marco preventivo penal, su ejecución ha sido intermitente. En países como Suecia y España, la prevención delictiva en materia de tránsito incluye vigilancia automatizada y seguimiento de



reincidencia. La Fiscalía de Puno aún no cuenta con ese nivel de articulación ni herramientas tecnológicas.

En comparación internacional, países como España o Argentina establecen sanciones inmediatas y severas frente a la falta de seguro obligatorio. En España, por ejemplo, circular sin seguro constituye infracción muy grave que acarrea multa automática e inmovilización del vehículo; en Argentina, se permite incluso el secuestro preventivo de la unidad y la apertura de procesos judiciales. Estos modelos evidencian que, a diferencia del Perú, la omisión del seguro vehicular es considerada de alta peligrosidad social y se reprime con mecanismos de control más eficaces, lo que refuerza la necesidad de revisar el marco normativo peruano.

Desde la perspectiva de la prevención penal, las medidas implementadas tampoco cumplen plenamente con sus fines. La prevención especial dirigida a evitar la reincidencia del infractor no se cumple porque los casos se archivan sin consecuencias reales para los conductores. La prevención general destinada a generar un efecto disuasivo en la sociedad se ve debilitada al transmitirse la idea de que conducir sin SOAT no conlleva consecuencias jurídicas graves. Esta situación debilita la confianza ciudadana en las instituciones y reproduce un patrón de incumplimiento reiterado.

#### **4.2.2 Analizar en qué medida dichas medidas han incidido en la reducción de casos de incumplimiento del SOAT en la región de Puno**

Para la siguiente discusión, se tiene lo señalado por el análisis comparativo de los años 2022 y 2023 revela que, aunque se han desarrollado acciones de control y sensibilización, no se ha logrado una reducción clara en los accidentes relacionados con la ausencia del SOAT. La cantidad de intervenciones policiales por



esta infracción permanece significativa (169 papeletas según datos de la PNP), y los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial indican un incremento general en los accidentes. Esto sugiere que, sin una estrategia sostenida ni sanción efectiva, el impacto de las medidas preventivas resulta limitado.

#### **4.2.3 Examinar el vacío existente en la tipificación penal del artículo 273-A del Código Penal en relación con la falta de SOAT como conducta autónoma de puesta en peligro, y cómo ello limita la eficacia de la prevención penal**

La investigación conforme al artículo 273-A del Código Penal, incorporado por el Decreto de Urgencia N.º 019-2020, se sanciona al que presta servicio público de transporte de pasajeros sin cumplir requisitos de ley y sin SOAT o CITV vigente, en tanto genere peligro concreto para la vida, salud o integridad de las personas. La Fiscalía Superior Penal de Puno (Disposición Fiscal N.º 234-2023-MP-SFSP-DF-PUNO) precisó que la sola carencia de SOAT/AFOCAT no constituye por sí misma una situación de peligro concreto, por lo que corresponde sanción en vía administrativa, mas no penal, reafirmando el carácter de última ratio del Derecho Penal.



## V. CONCLUSIONES

**PRIMERA:** A pesar de las diversas estrategias preventivas adoptadas por la fiscalía en Puno, como campañas de sensibilización y controles regulares, la incidencia de vehículos sin SOAT sigue siendo elevada. El análisis de datos cuantitativos y cualitativos indica que, aunque las medidas han tenido algún efecto positivo en la concientización, no han logrado reducir de manera significativa el número de infracciones. Esto sugiere que las políticas actuales podrían no ser suficientemente robustas o adecuadas para abordar de manera efectiva el problema.

**SEGUNDA:** El impacto de las medidas preventivas en la reducción de accidentes de tránsito relacionados con la falta de SOAT ha sido limitado. Según la PNP y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los niveles de siniestralidad en Puno permanecen altos, lo que revela que el esfuerzo institucional y los recursos invertidos no han tenido un correlato efectivo en la seguridad vial. Se requiere complementar las acciones de control con educación continua, mecanismos de vigilancia tecnológica e infraestructura de control permanente.

**TERCERA:** Existe una clara brecha entre las medidas preventivas implementadas y los resultados alcanzados. La falta de continuidad, de seguimiento sistemático y de articulación interinstitucional explica la ineficacia de muchas de estas acciones. Además, la ausencia de indicadores de evaluación impide medir con precisión el verdadero alcance de la intervención fiscal. Por ello, re-



sulta indispensable revisar y reformular las estrategias, incorporando evidencia empírica y la realidad local para diseñar políticas más efectivas y sostenibles.

**CUARTA:** El análisis normativo y de expedientes confirma que la sola falta de SOAT no es tratada por el artículo 273-A del Código Penal como una conducta autónoma de puesta en peligro, sino que se exige la acreditación de un riesgo concreto. Este vacío legal provoca que la mayoría de casos sean archivados en sede penal, debilitando el efecto preventivo y disuasivo de la Fiscalía. No obstante, debe reconocerse que la ausencia del SOAT constituye por sí misma una situación generadora de peligro, al dejar a las víctimas en un estado de desprotección inmediata frente a un eventual accidente, comprometiendo bienes jurídicos fundamentales como la vida y la integridad. En consecuencia, se hace necesaria una reforma legislativa que incorpore expresamente la falta de SOAT como delito autónomo de peligro, fortaleciendo así la eficacia del derecho penal preventivo y la protección de la seguridad vial.



## VI. RECOMENDACIONES

**PRIMERA:** Se recomienda fortalecer la articulación interinstitucional entre la Fiscalía de Prevención del Delito de Puno, la Policía Nacional del Perú y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, a fin de mejorar la identificación y el control de vehículos que circulan sin SOAT. Para ello, es necesario implementar mecanismos de intercambio inmediato de información y establecer protocolos uniformes de intervención preventiva que aseguren actuaciones coherentes y eficientes en todas las instancias involucradas.

**SEGUNDA:** Resulta pertinente desarrollar operativos preventivos focalizados en las zonas y horarios de mayor incidencia detectada en el análisis estadístico, complementados con campañas informativas permanentes dirigidas a conductores y transportistas. Estas acciones deben reforzarse con la capacitación continua del personal fiscal y policial sobre delitos de producción de peligro y seguridad vial, con el objetivo de optimizar el enfoque preventivo y reducir de manera efectiva los riesgos asociados a la falta de SOAT.

**TERCERA:** Se precisa que en los anexos del presente estudio se incorpora una propuesta legislativa orientada a subsanar la brecha normativa identificada respecto a la falta de SOAT, la cual actualmente no es tratada como un delito autónomo de peligro pese a generar un riesgo evidente para la seguridad vial y la protección de la vida e integridad de las personas.



## VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Banco Interamericano de Desarrollo. (2018). *Diagnóstico “Movernos Seguros”: Seguridad vial a través del seguro vehicular en América Latina y el Caribe*. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Seguridad-vial-en-America-Latina-y-el-Caribe-tras-un-decenio-de-accion-y-perspectivas-para-una-movilidad-mas-segura.pdf>
- Banco Mundial. (2021). *Informe sobre la seguridad vial en América Latina*. <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2021/02/08/inseguridad-vial-pan-demia-amlat>
- Bryman, A. (2012). *Métodos de investigación social* (4.ª ed.). Oxford University Press.
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Braun, V., Clarke, V., & Terry, G. (2015). Thematic analysis. In P. Rohleder & A. Lyons (Eds.), *Qualitative research in clinical and health psychology* (pp. 95–113). Springer. <https://www.bloomsburycollections.com/monograph-detail?docid=b-9781350494381&tocid=b-9781350494381-chapter7>
- Castillo, J. (2020). Barreras administrativas en la obtención de seguros obligatorios: Un estudio en Puno. *Revista Peruana de Derecho*
- Chalco Cachicatari, V. M. (2024). *La regulación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en el Perú y su impacto en la seguridad ciudadana* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Altiplano]. <https://repositorio.unap.edu.pe/handle/20.500.14082/22121>
- Congreso de la República de Colombia. (2021, 26 de noviembre). *Ley 2161 de 2021: Por medio de la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)*. Gaceta del Congreso. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=173788>
- Congreso de la República de México. (2021, 9 de junio). *Acta de la sesión del H. Congreso de la Unión*. Cámara de Diputados.



- Congreso de la República del Perú. (1999). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre* (Ley N.º 27181). <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/27181.pdf>
- Contreras, R. (2019). *Análisis de los factores que incrementan la conducta delictiva en el Estado de México* [Tesis de pregrado, Universidad Autónoma del Estado de México].
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2011). *Designing and conducting mixed methods research* (2nd ed.). SAGE.
- Fiscalía de Prevención del Delito de Puno. (2023). *Informe anual sobre medidas preventivas en la región de Puno*. <https://portal.mpfm.gob.pe/informes-publicaciones>
- Guest, G., Bunce, A., & Johnson, L. (2006). How many interviews are enough? An experiment with data saturation and variability. *Field Methods*, 18(1), 59–82. <https://doi.org/10.1177/1525822X05279903>
- Iancu, A. (2021). *Nuevas tecnologías, policía y prevención del delito* [Tesis de pregrado, Universidad Jaime I].
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2021). *Informe sobre los costos de accidentes de tránsito en Perú*. [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1534/libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1534/libro.pdf)
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos del Perú. (2020). *Programas de prevención de la delincuencia juvenil*. <https://spijweb.minjus.gob.pe/wp-content/uploads/2020/10/sistema-responsabilidad-penal-juvenil.2.pdf>
- Ministerio de Salud. (2022). *Informe anual sobre la atención de víctimas de accidentes de tránsito sin SOAT*.
- Ministerio Público del Perú. (2022). *Rol y funciones de la Fiscalía de Prevención del Delito*. <https://portal.mpfm.gob.pe/descargas/normas/r47542.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2001). *Reglamento Nacional de Tránsito* (Decreto Supremo N.º 033-2001-MTC).



- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). *Normas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)*. <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2020/06/RM-338-2020-mtc0102-LP.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). *Plan estratégico Nacional de seguridad vial*. [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv\\_2017-2021.pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf)
- Ministerio Público del Perú. (2023, septiembre). *Boletín estadístico de fiscalías: Análisis comparativo por distrito fiscal* [Boletín estadístico]. [https://cfe.mpfm.gob.pe/gis\\_mp/BoletinEstadistico2023.pdf](https://cfe.mpfm.gob.pe/gis_mp/BoletinEstadistico2023.pdf)
- Ministerio Público del Perú. (2023). *Plan Operativo Institucional 2023*. <https://portal.mpfm.gob.pe/descargas/transparencia/2023/2024011212385143ec517d68b6edd3015b3edc9a11367b.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023). *Normativa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/4375678-801-2023-mtc-1>
- Ministerio Público del Perú. (2022). *Plan operativo institucional 2022. Programa de prevención del delito*. <https://portal.mpfm.gob.pe/descargas/normas/d78697.pdf>
- Ministerio Público del Perú. (2023). *Fiscalía de Prevención del Delito: Informe Anual*. <https://www.mpfm.gob.pe/fiscalia-prevencion-delito>
- Moreno, E. J. (2022). *Eficacia de las Fiscalías de Prevención del Delito de Lima Norte en la prevención de ilícitos penales (2019-2020)* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio UCV.
- Organización de Transportistas de Puno. (2023). *Informe sobre la colaboración en la regularización del SOAT*. <https://www.transportistaspuno.org/soat2023>
- Organización Mundial de la Salud. (2020). *Global status report on road safety 2020*. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684%E2%80%91eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Organización Panamericana de la Salud. (2019). *Impacto del SOAT en la salud pública en América Latina*.



<https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/53333/9789275321201%E2%80%911spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ministerio Público del Perú – Fiscalía de la Nación. (2025). *Reglamento sobre la función de prevención del delito* (Resolución 410-2025-MP-FN). Recuperado de <https://lpderecho.pe/reglamento-funcion-prevencion-delito-ministerio-publico-resolucion-410-2025-mp-fn/>

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2023). *Informe de víctimas fatales en siniestros de tránsito e identificación de puntos de alta siniestralidad en la región Puno, 2021-2023*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://www.onsv.gob.pe/post/informe-de-victimas-fatales-en-siniestros-de-tran-sito-e-identificacion-de-puntos-de-alta-siniestralidad-en-la-region-puno-2021-2023>

Ramos, L., & Salazar, K. (2020). *La percepción de los costos del SOAT y su influencia en la adquisición del seguro en Puno*. *Revista Académica*.

Rodríguez, J., & Pérez, A. (2019). *Fiscalización y control de seguros obligatorios en el Perú: Retos y perspectivas* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos]. Repositorio UNMSM.

San Martín Castro, C. (2018). *Derecho Penal. Parte General (5.ª ed.)*. Gaceta Jurídica.

Saldaña, G. (2019). *La prevención integral del delito en el Estado de Nuevo León, México* [Tesis de pregrado, Universidad Autónoma de Nuevo León].

Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS). (2021). *Informe anual de seguros 2021*. <https://www.sbs.gob.pe/Portals/0/Memoria-SBS-2021.pdf>

Saldaña, J. (2021). *The coding manual for qualitative researchers* (4th ed.). SAGE Publications.

Tribunal Constitucional del Perú. (2003). *Expediente N.º 008-2003-AI/TC*. Sentencia publicada en el Diario Oficial El Peruano.

Valderrama Mendoza, S. (2015). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica* (2.ª ed.). Editorial San Marcos.



Vázquez, M. (2019). *La seguridad ciudadana y la influencia de la participación ciudadana en las estrategias de prevención del delito: El caso del barrio de San Juan, Quito, Ecuador, 2009-2014* [Tesis de pregrado, Universidad de los Andes del Ecuador].

Yegidis, B. L., Weinbach, R. W., & Myers, L. L. (2014). *Research methods for social workers* (7th ed.). Pearson.



# ANEXOS

## Anexo 1. Acta de Aprobación del proyecto de Tesis



Universidad  
Nacional del  
Altiplano Puno



Vicerectorado  
de Investigación



Plataforma de Investigación  
Universitaria Integrada a la Labor  
Académica con Responsabilidad

2024-790



### ACTA DE APROBACIÓN DE PROYECTO DE TESIS

En la Ciudad Universitaria, a los 28 días del mes MAYO del 2024 siendo horas 09:20:05. Los miembros del Jurado, declaran APROBADO POR REGLAMENTO el PROYECTO DE INVESTIGACIÓN DE TESIS titulado:

**LA EFICACIA DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS IMPLEMENTADAS POR LA FISCALÍA DE  
PREVENCIÓN DEL DELITO DE PUNO EN CASOS DE FALTA DE SOAT 2023**

Presentado por el(la) Bachiller:

**SHEYLA NEIN MIRCEA MACHACA ESTOFANERO**

De la Escuela Profesional de:

**DERECHO**

Siendo el Jurado Dictaminador, conformado por:

Presidente : M.Sc. JOVIN HIPOLITO VALDEZ PEÑARANDA  
Primer Miembro : Mag. RENE RAUL DEZA COLQUE  
Segundo Miembro : D.Sc. JUAN CARLOS MENDIZABAL GALLEGOS  
Director/Asesor : Dr. MANUEL LEON QUINTANILLA CHACON

Para dar fe de este proceso electrónico, el Vicerectorado de Investigación de la Universidad Nacional del Altiplano - Puno, mediante la Plataforma de Investigación se le asigna la presente constancia y a partir de la presente fecha queda expedito para la ejecución de su PROYECTO DE INVESTIGACIÓN DE TESIS.

Puno, MAYO de 2024



VRI UNA Puno - 2025  
Vicerectorado de Investigación  
Teléfono: 051-965554  
web: <http://vriunap.pe>



## Anexo 1. Ficha de análisis de operativos preventivos (SOAT)

### FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

318	25-10-2023	Av. Simón Bolívar	C1F-951			X	
319	25-10-2023	Av. Simón Bolívar	Z4X-481		X		
320	25-10-2023	Av. Simón Bolívar	AOX-035				X
321	25-10-2023	Av. Simón Bolívar	Z2J-927			X	
322	31-10-2023	Carretera Puno Juliaca	VOK-121	X			
323	31-10-2023	Carretera Puno Juliaca	8704-6A	X			
324	17-11-2023	Av. La Torre cdra 1	974102			X	
325	20-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	3427-4A			X	
326	20-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z2E-967			X	
327	20-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z7L-345			X	
328	20-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	44K-328		X		
329	20-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z65-318		X		
330	20-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	V5Q-951		X		
331	22-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	2893-3B				X
332	22-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z8B-954	X			
333	22-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z2A-560		X		
334	22-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z1Q-956		X		
335	22-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z4P-745		X		
336	22-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z3J-147		X		
337	22-11-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z35-741	X			
338	24-11-2023	Carretera Puno llave	Z6Y-671				X
339	24-11-2023	Jirón Libertad	Z1R-182				X
340	24-11-2023	Jirón Libertad	V7V-220			X	
341	24-11-2023	Jirón Libertad	T2C-529				X
342	24-11-2023	Jirón Libertad	A3J-230				
343	24-11-2023	Jirón Libertad	X2R-449				X



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

298	17-10-2023	Av. El Sol cdra 5	Z56-373	X			
299	18-10-2023	Simón Bolívar con Av. Ejercito	V2I-957		X		
300	18-10-2023	Simón Bolívar con Av. Ejercito	Z6X-871	X			X
301	18-10-2023	Simón Bolívar con Av. Ejercito	Z34687	X			
302	18-10-2023	Simón Bolívar con Av. Ejercito	F5V-563	X			
303	18-10-2023	Simón Bolívar con Av. Ejercito	Z2I-372		X		
304	18-10-2023	Simón Bolívar con Av. Ejercito	AWE-345	X			X
305	18-10-2023	Simón Bolívar con Av. Ejercito	Z40-420		X		
306	19-10-2023	Av. El Sol cdra 8	V9K-038				X
307	23-10-2023	Ovalo Ramón Castilla	Z6H-153				X
308	23-10-2023	Ovalo Ramón Castilla	Z6K-729				X
309	23-10-2023	Ovalo Ramón Castilla	XAH-147				X
310	23-10-2023	Ovalo Ramón Castilla	V8I-268				X
311	23-10-2023	Ovalo Ramón Castilla	ATF-629				X
312	23-10-2023	Av. El Sol cuadra 5	9283-2Z				X
313	23-10-2023	Av. El Sol cuadra 5	B12-714		X		
314	23-10-2023	Av. El Sol cuadra 5	0032-8Z			X	
315	23-10-2023	Av. El Sol cuadra 5	C10-100	X			
316	23-10-2023	Av. El Sol cuadra 5	7271-8Z				X
317	25-10-2023	Av. Simón Bolívar	Z71-345			X	



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

274	25-09-2023	Carretera Puno llave	8278-ZG	X			
275	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	V9D-951				X
276	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	9857-AS				X
277	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	Z2I-121				X
278	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	Z4V-191				X
279	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	Z4X-481				X
280	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	6576-7Z	X		X	
281	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	A2P-705				X
282	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	ZCC-958				X
283	27-09-2023	Av. El Sol cdra 8	4311-9Z				X
284	27-09-2023	Av. Simón Bolívar	SIN PLACA	X			
285	27-09-2023	Av. Simón Bolívar	3362-BZ			X	
286	27-09-2023	Av. Simón Bolívar	0909-3Z	X			
288	27-09-2023	Av. Simón Bolívar	SIN PLACA			X	
289	27-09-2023	Av. Simón Bolívar	SIN PLACA	X			X
290	29-09-2023	Jr. Tacna cdra 6	7987-8Z	X			
291	29-09-2023	Jr. Tacna cdra 6	Z1L-704			X	
292	29-09-2023	Jr. Tacna cdra 6	5070-8Z	X			
293	17-10-2023	Av. El Sol cdra 5	X8N-961	X			
294	17-10-2023	Av. El Sol cdra 5	1092-OZ			X	
295	17-10-2023	Av. El Sol cdra 5	9493-AZ	X			
296	17-10-2023	Av. El Sol cdra 5	Z1G-651			X	
297	17-10-2023	Av. El Sol cdra 5	B1-8913				X



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

248	19-09-2023	Jr. La Torre cdra 1	KDV-302		X		
249	21-09-2023	Av . El Sol cdra 8	Z6N-836		X		
250	21-09-2023	Av . El Sol cdra 8	33449Z		X		X
251	21-09-2023	Av . El Sol cdra 8	X30-382				X
252	21-09-2023	Av . El Sol cdra 8	Z2V-733				X
253	21-09-2023	Av . El Sol cdra 8	Z7C-899				X
254	21-09-2023	Jr. Melgar con Jr. Tacna	Z3C-959				X
255	21-09-2023	Jr. Melgar con Jr. Tacna	C7-0882				X
256	21-09-2023	Jr. Melgar con Jr. Tacna	2013-AZ				X
257	21-09-2023	Jr. Melgar con Jr. Tacna	3323-2Z			X	
257	21-09-2023	Av. El Sol cdra 8	6628-BX			X	
259	21-09-2023	Av. El Sol cdra 8	792442	X			
260	22-09-2023	Carretera Puno Juliaca	V3X-557			X	
261	22-09-2023	Carretera Puno Juliaca	VDM-967			X	
262	22-09-2023	Carretera Puno Juliaca	4565-4Z	X			
263	22-09-2023	Carretera Puno Juliaca	ZDM-968		X		
264	22-09-2023	Carretera Puno Juliaca	Z6V-957	X			
265	22-09-2023	Jr. Libertad	X1L-364				X
266	22-09-2023	Jr. Libertad	V4C-164				X
267	22-09-2023	Jr. Libertad	8882-D7	X		X	
268	22-09-2023	Jr. Libertad	Z55-270			X	
269	22-09-2023	Jr. Libertad	Z3A-535	X			
270	22-09-2023	Jr. Libertad	VOS-081				X
271	25-09-2023	Carretera Puno llave	8430-3A			X	
272	25-09-2023	Carretera Puno llave	V8F-808		X		
273	25-09-2023	Carretera Puno llave	AHF-824	X			



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

227	24-08-2023	Av. Simón Bolívar cdra 12	6586-1C	X		X	
228	25-08-2023	Carretera Puno Juliaca	CFO-398			X	
229	25-08-2023	Carretera Puno Juliaca	Z4Q-134		X		
230	29-08-2023	Av. El Sol con Echenique	F3W-502				X
231	29-08-2023	Av. El Sol con Echenique	V4T-967			X	X
232	29-08-2023	Av. El Sol con Echenique	Z2R-520				X
233	06-09-2023	Av. Simón Bolívar cdra. 12	1253-CZ			X	
234	06-09-2023	Av. Simón Bolívar cdra. 12	1268-EZ	X			
235	06-09-2023	Av. Simón Bolívar cdra. 12	3230-JB	X		X	
236	06-09-2023	Av. Simón Bolívar cdra. 12	5534-CZ	X			
237	06-09-2023	Av. Simón Bolívar cdra. 12	8469-CZ	X		X	
238	06-09-2023	Av. Simón Bolívar cdra. 12	SIN PLACA	X			
239	18-09-2023	Jr. Melgar cdra 1	8167-8Z				X
240	18-09-2023	Jr. Melgar cdra 1	Z4T-031				X
241	19-09-2023	Jr. La Torre cdra 1	5155-CZ				X
242	19-09-2023	Jr. La Torre cdra 1	0604-7F				X
243	19-09-2023	Jr. La Torre cdra 1	7772-3A	X			X
244	19-09-2023	Jr. La Torre cdra 1	Z2E-116	X		X	
245	19-09-2023	Jr. La Torre cdra 1	V5L-950			X	
246	19-09-2023	Jr. La Torre cdra 1	V35-687		X		
247	19-09-2023	Jr. La Torre cdra 1	9679-IB	X		X	X



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

196	26-07-2023	Av. El Sol cdra 12	X6E-986			X	
197	26-07-2023	Av. El Sol cdra 12	Z2N-412			X	
198	26-07-2023	Av. El Sol cdra 12	VUJ-074		X		
199	16-08-2023	Alto Puno	Z3G-629		X		
200	16-08-2023	Alto Puno	Z5G-640		X		
201	16-08-2023	Alto Puno	ALA-704	X			
202	16-08-2023	Av. Costanera	9334-7Z				X
203	16-08-2023	Av. Costanera	2528-8B				X
204	16-08-2023	Av. Costanera	Z2R-950				X
205	16-08-2023	Av. Costanera	V3L-763				X
206	16-08-2023	Av. Costanera	Z4J-575				X
207	21-08-2023	Carretera Puno llave	Z4W-764				X
208	21-08-2023	Carretera Puno llave	AHY-346				X
209	22-08-2023	Alto Puno	A5M-968	X			
210	22-08-2023	Alto Puno	Z21-054			X	
211	23-08-2023	Av. El Sol cdra 8	Z4E-513				X
212	23-08-2023	Av. El Sol cdra 8	D1W-078				X
213	23-08-2023	Av. El Sol cdra 8	Z1L-326		X		X
214	23-08-2023	Av. El Sol cdra 8	5336-5Z				X
215	23-08-2023	Av. El Sol cdra 8	24570Z				X
216	23-08-2023	Av. El Sol cdra 8	1347-CZ				X
217	23-08-2023	Av. Costanera	0641-AZ			X	
218	23-08-2023	Av. Costanera	6321-8D	X			
219	23-08-2023	Av. Costanera	Z8L-956		X		
220	23-08-2023	Av. Costanera	SIN PLACA	X			X
221	23-08-2023	Av. Costanera	XSB-950		X		
222	23-08-2023	Av. Costanera	6718-8C				X
223	24-08-2023	Av. Simón Bolívar cdra 12	9919-DZ			X	
224	24-08-2023	Av. Simón Bolívar cdra 12	9826-CZ	X			
225	24-08-2023	Av. Simón Bolívar cdra 12	SIN PLACA	X			
226	24-08-2023	Av. Simón Bolívar cdra 12	4584-RA	X			



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

171	18-07-2023	Jr. Melgar	Z2T-568				X
172	18-07-2023	Jr. Melgar	Z0B-967				X
173	18-07-2023	Jr. Melgar	V43-969				X
174	18-07-2023	Jr. Melgar	Z6W-806				X
175	18-07-2023	Jr. Melgar	W3H-072				X
176	20-07-2023	Jr. Tacna esquina con jr. Puno	Z3R-961				X
177	20-07-2023	Jr. Tacna cdra 3	Z4V-270	X	X	X	
178	20-07-2023	Jr. Melgar cdra 1	X3R-272				X
179	20-07-2023	Jr. Melgar cdra 1	Z2D-869			X	
180	20-07-2023	Jr. Melgar cdra 1	V3H-250			X	
181	20-07-2023	Jr. Melgar cdra 1	V8I-268		X		
182	20-07-2023	Jr. Melgar cdra 1	D1U-020		X		
183	20-07-2023	Jr. Melgar cdra 1	AVH-402			X	
184	21-07-2023	Jr. Libertad cdra 3,4 y 5	Z3J-059				X
185	21-07-2023	Jr. Libertad cdra 3,4 y 5	72F-624				X
186	21-07-2023	Jr. Libertad cdra 3,4 y 5	V5L-176			X	X
187	21-07-2023	Jr. Libertad cdra 3,4 y 5	V1K-165			X	
188	21-07-2023	Jr. Libertad cdra 3,4 y 5	AAT-576			X	
189	21-07-2023	Jr. Libertad cdra 3,4 y 5	V5A-01D		X		
190	21-07-2023	Jr. Libertad cdra 3,4 y 5	F7D-324				X
191	24-07-2023	Carretera Puno-Juliaca	Z1J-160		X		
192	24-07-2023	Carretera Puno-Juliaca	AFJ-793	X			
193	24-07-2023	Carretera Puno-Juliaca	Z3F-203	X			
194	25-07-2023	Carretera Puno-Ilave	Z2H-383				X
195	25-07-2023	Carretera Puno-Ilave	Z3K-953		X		



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

145	27-06-2023	Av. La Torre cdra 1	2511-3A	X			X
146	27-06-2023	Av. La Torre cdra 1	X1S-682	X	X	X	X
147	27-06-2024	Av. Simón Bolívar	Z1J-783			X	
148	27-06-2024	Av. Simón Bolívar	V3Q-620		X		
149	27-06-2024	Av. Simón Bolívar	B1G-951			X	
150	27-06-2024	Av. Simón Bolívar	4548-00			X	
151	28-06-2023	Carretera Puno - llave	Z2E-637			X	
152	28-06-2023	Carretera Puno - llave	V6P-008			X	
153	28-06-2023	Carretera Puno - llave	Z0D-953			X	
154	28-06-2023	Carretera Puno - llave	Z2U-019		X		
155	28-06-2023	Av. El Sol cdra 8	4085-dz				X
156	28-06-2023	Av. El Sol cdra 8	X1I-788				X
157	03-07-2023	Av. Ejercito	C6-7189	X			
158	03-07-2023	Av. Ejercito	V3K-064			X	
159	03-07-2023	Av. Ejercito	1248-IX			X	
160	17-07-2023	Av. Laykakota cdra 1	Z9W-953			X	
161	17-07-2023	Av. Laykakota cdra 1	X1B-728			X	
162	17-07-2023	Av. Laykakota cdra 1	Z2U-953			X	
163	18-07-2023	Av. El Sol cdra 12	6936-CZ			X	
164	18-07-2023	Av. El Sol cdra 12	Z1N-563	X	X		
165	18-07-2023	Av. El Sol cdra 12	9240-EX			X	
166	18-07-2023	Av. El Sol cdra 12	V3E-212		X		
167	18-07-2023	Av. El Sol cdra 12	4456-CX	X			
168	18-07-2023	Av. El Sol cdra 12	4085-DZ			X	
169	18-07-2023	Jr. Melgar	Z6X-774				X
170	18-07-2023	Jr. Melgar	Z2X-453				X



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

		con Simón Bolívar					
127	20-06-2024	Intersección Av. Ejercito con Simón Bolívar	V26-486			X	
128	20-06-2024	Intersección Av. Ejercito con Simón Bolívar	C8S-023			X	
129	20-06-2024	Intersección Av. Ejercito con Simón Bolívar	X6D-960				X
130	20-06-2024	Intersección Av. Ejercito con Simón Bolívar	X4Z-969		X		
131	21-06-2024	Av. El Sol cdra. 8	Z6V-229				X
132	21-06-2024	Av. El Sol cdra. 8	Z3V-232				X
133	21-06-2024	Av. El Sol cdra. 8	Z18-444				X
134	21-06-2024	Av. El Sol cdra. 8	6802-4Z				X
135	21-06-2024	Av. El Sol cdra. 8	V8X-788				X
136	21-06-2024	Av. El Sol cdra. 8	0231-5F				X
137	21-06-2024	Av. El Sol cdra. 8	1265-7Z				X
138	23-06-2023	Av. La Torre cdra 1	FH6-771		X		
139	23-06-2023	Av. La Torre cdra 1	F1V-043		X		X
140	26-06-2023	Carretera Puno Juliaca	V1Y-528	X			
141	26-06-2023	Carretera Puno Juliaca	SIN PLACA	X	X	X	X
142	26-06-2023	Carretera Puno Juliaca	X1B-702	X			
143	27-06-2023	Av. La Torre cdra 1	SIN PLACA	X	X	X	X
144	27-06-2023	Av. La Torre cdra 1	Z4A-771			X	



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

109	25-05-2024	Av. El Sol cdra 5	B8W-955			X	
110	25-05-2024	Av. El Sol cdra 5	Z7D-771			X	
111	26-05-2024	Carretera Puno Moquegua	D0H-034		X		
112	26-05-2024	Carretera Puno Moquegua	754-875	X	X		
113	26-05-2024	Carretera Puno Moquegua	QU-7083			X	
114	30-05-2024	Intersección Av. Simón Bolívar Av. Ejercito	V4F-270	X	X	X	X
115	30-05-2024	Intersección Av. Simón Bolívar Av. Ejercito	6658-C7			X	
116	30-05-2024	Intersección Av. Simón Bolívar Av. Ejercito	Z2V-763			X	
117	30-05-2024	Intersección Av. Simón Bolívar Av. Ejercito	Z40-080	X	X		
118	30-05-2024	Intersección Av. Simón Bolívar Av. Ejercito	Z4B-716			X	
119	30-05-2024	Intersección Av. Simón Bolívar Av. Ejercito	26I-821	X			
120	19-06-2024	Av. La Torre cdra 1	V0Z-947			X	
121	19-06-2024	Av. La Torre cdra 1	Z4K-844			X	
122	19-06-2024	Av. La Torre cdra 1	7602-3C	X			
123	19-06-2024	Av. La Torre cdra 1	Z6K-929			X	
124	19-06-2024	Av. La Torre cdra 1	V3M-523			X	
125	19-06-2024	Av. La Torre cdra 1	Z1E-961	X			
126	20-06-2024	Intersección Av. Ejercito	Z1F-228		X		



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

		Bolívar con Av. Ejercito				
89	22-05-2023	Intersección Av. Simón Bolívar con Av. Ejercito	Z4X-868			X
90	22-05-2023	Intersección Av. Simón Bolívar con Av. Ejercito	B16-951			X
91	24-05-2023	Jr. Tacna cdra. 4	Z4P-397			X
92	24-05-2023	Jr. Cahuide intersección con Jr. Melgar	V8V-592			X
93	24-05-2023	Jr. Cahuide intersección con Jr. Melgar	Z172-8F			X
94	24-05-2023	Jr. Cahuide intersección con Jr. Melgar	X4D-450			X
95	24-05-2023	Jr. Cahuide intersección con Jr. Melgar	AMD-679			X
97	24-05-2024	Av. El Sol cdra 5	C55-968	X		
98	24-05-2024	Av. El Sol cdra 5	Z6D-171			X
99	24-05-2024	Av. El Sol cdra 5	0371-C2	X		
100	24-05-2024	Av. El Sol cdra 5	1121-9Z	X		
101	24-05-2024	Av. El Sol cdra 5	Z7P-710	X		
102	24-05-2024	Av. El Sol cdra 5	X3M-224			X
103	25-05-2024	Av. El Sol cdra 5	X2H-954			X
104	25-05-2024	Av. El Sol cdra 5	Z4N-738			X
105	25-05-2024	Av. El Sol cdra 5	D2W-484			X
106	25-05-2024	Av. El Sol cdra 5	X63-968			X
107	25-05-2024	Av. El Sol cdra 5	5095-6Z			X
108	25-05-2024	Av. El Sol cdra 5	Z65-761	X		



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

68	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	V8I-821				X
69	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	3320-AZ				X
70	28-04-2023	Carretera Puno - llave	Z4D-053	X			
71	28-04-2023	Carretera Puno - llave	Z13-964				X
72	28-04-2023	Carretera Puno - llave	Z7D-944		X		
73	28-04-2023	Carretera Puno - llave	M1I-753		X		
74	18-05-2023	Jr. Melgar con Cahuide	Z6R-873				X
75	18-05-2023	Jr. Melgar con Cahuide	D4V-966				X
76	18-05-2023	Jr. Melgar con Cahuide	V1Z-953				X
77	19-05-2023	Carretera Puno Ichu	Z35-271				x
78	19-05-2023	Carretera Puno Ichu	V6B-958			X	
79	19-05-2023	Carretera Puno Ichu	V2A-780	X	X		
80	19-05-2023	Carretera Puno Ichu	Z9N-950				X
81	19-05-2023	Carretera Puno Ichu	2583-7Z	X			X
82	22-05-2023	Carretera Puno-Juliaca	VDH-959	X	X		
83	22-05-2023	Carretera Puno-Juliaca	Z3K-604			X	
84	22-05-2023	Carretera Puno-Juliaca	ZCQ-966		X		
85	22-05-2023	Intersección Av. Simón Bolívar con Av. Ejercito	V3V-602		X		
86	22-05-2023	Intersección Av. Simón Bolívar con Av. Ejercito	ZAX-965			X	
87	22-05-2023	Intersección Av. Simón Bolívar con Av. Ejercito	Z6Y-425			X	
88	22-05-2023	Intersección Av. Simón	V6B-737			X	



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Público

45	25-05-2023	Jr. Ricardo Palma cdra 1	V6V-463				x
46	25-05-2023	Jr. Ricardo Palma cdra 1	BPR-106				x
47	25-05-2023	Av. El Sol cdra 8	C3-30650	X			
48	25-05-2023	Av. El Sol cdra 8	3000-3Z				x
49	25-05-2023	Av. El Sol cdra 8	Z2B-424				x
50	25-05-2023	Av. El Sol cdra 8	B4-9686				x
51	26-04-2023	JR. Tacna cdra 6	Z1D-962			X	
52	26-04-2023	JR. Tacna cdra 6	X1B-786			X	
53	26-04-2023	JR. Tacna cdra 6	X3B-465				X
54	26-04-2023	JR. Tacna cdra 6	Z2P-533		X	X	
55	26-04-2023	JR. Tacna cdra 6	Z1B-950		X		
56	26-04-2023	JR. Tacna cdra 6	Z1M-958			X	
57	26-04-2023	JR. Tacna cdra 6	Z3V-964			X	
58	27-05-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	Z4C-821				X
59	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	Z4C-821				X
60	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	Z6P-845				X
61	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	AAL768				X
62	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	V313-139			X	
63	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	Z6L-794				X
64	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	Z5W-849				X
65	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	Z6P-739				X
66	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	5983-AZ				X
67	27-04-2023	Jr. Cahuide con Jr. Melgar	0875-5Z	X			



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

22	30-03-2023	Av. El Sol cuadra 5	C3-6504			X	
23	30-03-2023	Av. El Sol cuadra 5	Z3A-535			X	
24	20-05-2023	Jr. Tacna cuadra 6	D4Y-966		x		
25	21-05-2023	Jr. Moquegua cdra. 1	V3K-004	X	X		
26	21-05-2023	Jr. Tacna cdra. 1	V1W-575		X		
27	21-05-2023	Jr. Tacna cdra 4	V45-950			X	
28	21-05-2023	Jr. Tacna cdra 4	Z15-358	X	X		
29	21-05-2023	Jr. Tacna cdra 4	Z6A-518		X		
30	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	BOM-957			X	
31	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	5258-7Z	X		X	
32	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	Z2F-384			X	
33	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	Z2F-032			X	
34	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	V6E-938			X	
35	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	V2J-968		X		
36	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	Z2Q-957			X	
37	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	S/P	X		X	
38	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	X3R-593	X	X	X	
39	24-05-2023	Carretera Puno - Juliaca	W1P-899		X		
40	25-05-2023	JR. Tacna cdra 6	Z7W-871	X			
41	25-05-2023	JR. Tacna cdra 6	4760-9C			X	
42	25-05-2023	JR. Tacna cdra 6	V6B-337			X	
43	25-05-2023	Jr. Ricardo Palma cdra 1	0604-7F	X			
44	25-05-2023	Jr. Ricardo Palma cdra 1	B1C-071			X	



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

N°	FECHA	LUGAR	Placa vehicular	INFRACCIÓN			
				FALTA DE SOAT	CITV	Licencia de conducir	otros
1	23-03-2023	Av. El Sol cuadra 1	2172-8F	X			
2	23-03-2023	Av. El Sol cuadra 1	81G-951			X	
3	23-03-2023	Av. El Sol cuadra 1	Z7N-584			X	
4	23-03-2023	Av. El Sol cuadra 1	2475-9A			X	
5	23-03-2023	Av. El Sol cuadra 1	V2W-330	X			
6	23-03-2023	Av. El Sol cuadra 1	Z40-347		X	X	
7	23-03-2023	Av. El Sol cuadra 1	Z5M-039			X	
8	23-03-2023	Av. El Sol cuadra 1	2137-0Z			X	
9	23-03-2023	Av. La Torre cuadra 1	V4C-086			X	
10	27-03-2023	Av. La Torre cuadra 1	Z3A-564			X	
11	27-03-2023	Av. La Torre cuadra 1	Z2E-469			X	
12	27-03-2023	Av. La Torre cuadra 1	Z1G-135		X		
13	27-03-2023	Av. La Torre cuadra 1	Z2L-178			X	
14	27-03-2023	Av. La Torre cuadra 1	DGR-397			X	
15	27-03-2023	Av. La Torre cuadra 1	81V-935			X	
16	27-03-2023	Av. La Torre cuadra 1	3897-1A			X	
17	30-03-2023	Av. El Sol cuadra 5	Z1T-726			X	
18	30-03-2023	Av. El Sol cuadra 5	Z5S-348			X	
19	30-03-2023	Av. El Sol cuadra 5	Z7X-928			X	
20	30-03-2023	Av. El Sol cuadra 5	Z5Q-026		X		
21	30-03-2023	Av. El Sol cuadra 5	V3R-675		X		



## FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Evaluación de Acta Fiscal de Actuación preventiva en delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico

344	24-11-2023	Jirón Libertad	D3W-372				X
345	24-11-2023	Jirón Libertad	Z5T-298		X		
346	24-11-2023	Jirón Libertad	F8I-276		X		
347	25-11-2023	Jirón Libertad	A7A-252				X
348	25-11-2023	Jirón Libertad	V8G-077				X
349	27-11-2023	Carretera Puno Juliaca	79R-963	X			X
350	28-11-2023	Av. Latorre cdra 1	Z8M-969			X	
351	28-11-2023	Av. Latorre cdra 1	X26-958		X		
352	28-11-2023	Av. Latorre cdra 1	8109-7A	X			
353	28-11-2023	Av. Latorre cdra 1	V3V-326	X			
354	28-11-2023	Av. Latorre cdra 1	Z2K-628		X		
355	28-11-2023	Av. Latorre cdra 1	3897-1A	X			
356	28-11-2023	Av. Latorre cdra 1	V6Q-955			X	
357	29-11-2023	Carretera Puno Juliaca	Z7H-664			X	X
358	18-12-2023	Av. Simón Bolívar	SIN PLACA	X			X
359	18-12-2023	Av. Simón Bolívar	0744-8Z	X		X	
360	19-12-2023	Carretera Puno llave	Z4V-963		X		
361	19-12-2023	Carretera Puno llave	Z20-961				X
362	19-12-2023	Carretera Puno llave	Z9Z-969				X
363	20-12-2023	Jr. Melgar cdra 1	Z22-178	X		X	
364	20-12-2023	Jr. Melgar cdra 1	V55-458		X		
365	20-12-2023	Jr. Melgar cdra 1	4282-8Z			X	
366	20-12-2023	Av. El Sol cdra 8	D1C-575				X
367	20-12-2023	Av. El Sol cdra 8	X16-784				X
368	20-12-2023	Av. El Sol cdra 8	V8F-823				X
369	20-12-2023	Av. El Sol cdra 8	V2V-022				X



### **Anexo 3. Guía de Entrevista**

**Instrucciones al entrevistador:** explique al entrevistado el propósito de la investigación, solicite consentimiento, garantice confidencialidad y anonimato. Tiempo estimado: 30–45 minutos.

#### **Bloque 1: Contexto y rol del entrevistado**

- 1.1 ¿Cuál es su cargo y experiencia en la Fiscalía de Prevención del Delito / Policía / organización de transportistas?
- 1.2 ¿Desde cuándo participa en operativos o en la gestión de medidas preventivas?

#### **Bloque 2: Descripción de las medidas preventivas**

- 2.1 ¿Qué medidas preventivas conoce que fueron implementadas por la Fiscalía en 2023 para abordar la falta de SOAT?
- 2.2 En su opinión, ¿cómo se diseñaron e implementaron dichas acciones (campañas, operativos, charlas)?
- 2.3 ¿Qué recursos (humanos, logísticos, presupuestales) se asignaron a estas medidas?

#### **Bloque 3: Valoración de resultados y percepciones de eficacia**

- 3.1 ¿Cuál ha sido, en su criterio, el impacto observable de estas medidas en la reducción de vehículos sin SOAT?
- 3.2 ¿Qué indicadores o evidencias utiliza para evaluar su efectividad?
- 3.3 ¿Ha percibido cambios en la conducta de los conductores o en la respuesta de la comunidad?

#### **Bloque 4: Factores facilitadores y barreras**

- 4.1 ¿Qué aspectos considera facilitadores para la implementación efectiva de las medidas preventivas?
- 4.2 ¿Qué obstáculos o limitaciones ha identificado (burocráticos, económicos, culturales, interinstitucionales)?

#### **Bloque 5: Propuestas de mejora**

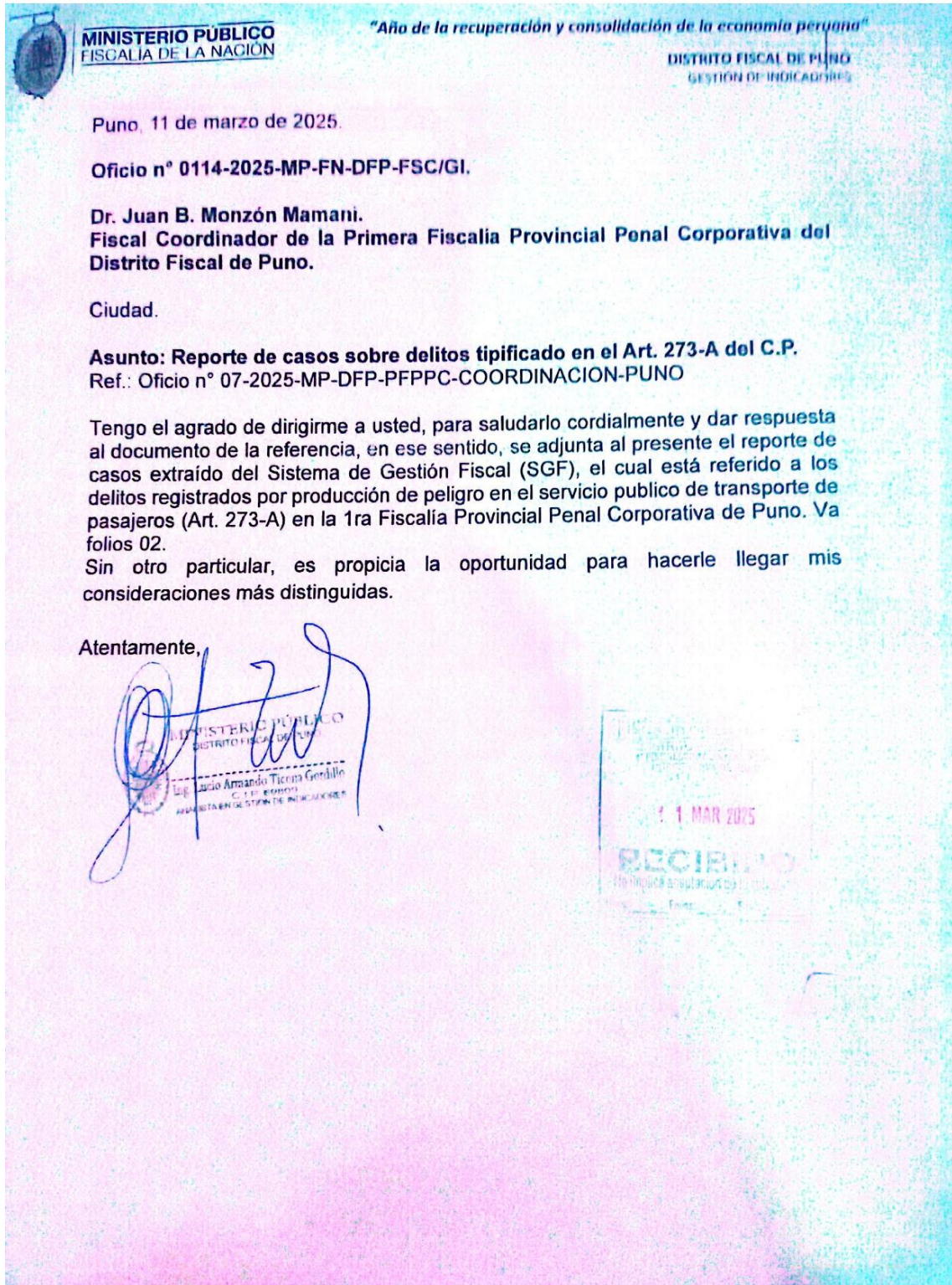
- 5.1 ¿Qué recomendaciones haría para fortalecer las campañas y operativos de control?
- 5.2 ¿Cómo podría mejorarse la coordinación entre la Fiscalía, la PNP y otras entidades (Municipalidad, MTC, SIS, etc.)?
- 5.3 ¿Qué mecanismos de seguimiento y evaluación considera indispensables para asegurar sostenibilidad?

#### **Cierre**

- 6.1 ¿Desea añadir algún comentario adicional sobre la eficacia de las medidas preventivas frente a la falta de SOAT?



**Anexo 4.** Casos archivados por la Fiscalía Penal, en Delitos de Producción de Peligro en el Servicio de Transporte Publico



Escaneado con CamScanner

CASOS INGRESADOS A LA PRIMERA FISCALIA PROVINCIAL PENAL CORPORATIVA DE PUÑO (ART. 273-A)  
PERIODO 2022 - 2023

CASO	SIGLA_FISC	AÑO	F. INGR.	ESTADO	DELITO
2706014501-2022-212-0	1FPPC-PUÑO	2022	28/01/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-368-0	1FPPC-PUÑO	2022	22/02/2022	JUICIO INMEDIATO	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-374-0	1FPPC-PUÑO	2022	22/02/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-576-0	1FPPC-PUÑO	2022	22/03/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-601-0	1FPPC-PUÑO	2022	24/03/2022	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-602-0	1FPPC-PUÑO	2022	24/03/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-1138-0	1FPPC-PUÑO	2022	4/06/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-1634-0	1FPPC-PUÑO	2022	2/08/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-1792-0	1FPPC-PUÑO	2022	26/08/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-1960-0	1FPPC-PUÑO	2022	15/09/2022	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2057-0	1FPPC-PUÑO	2022	16/09/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2061-0	1FPPC-PUÑO	2022	16/09/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2129-0	1FPPC-PUÑO	2022	5/10/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2148-0	1FPPC-PUÑO	2022	10/10/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2245-0	1FPPC-PUÑO	2022	18/10/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2246-0	1FPPC-PUÑO	2022	18/10/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2366-0	1FPPC-PUÑO	2022	18/10/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2475-0	1FPPC-PUÑO	2022	4/11/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2500-0	1FPPC-PUÑO	2022	16/11/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2501-0	1FPPC-PUÑO	2022	18/11/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2501-0	1FPPC-PUÑO	2022	18/11/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2520-0	1FPPC-PUÑO	2022	21/11/2022	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2521-0	1FPPC-PUÑO	2022	21/11/2022	EN AUDIENCIA	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2673-0	1FPPC-PUÑO	2022	1/12/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2698-0	1FPPC-PUÑO	2022	5/12/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2739-0	1FPPC-PUÑO	2022	12/12/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2740-0	1FPPC-PUÑO	2022	12/12/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2798-0	1FPPC-PUÑO	2022	15/12/2022	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2798-0	1FPPC-PUÑO	2022	19/12/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2799-0	1FPPC-PUÑO	2023	19/12/2022	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2022-2149-0	1FPPC-PUÑO	2023	27/03/2023	CON SENTENCIA	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2023-744-0	1FPPC-PUÑO	2023	11/04/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2023-745-0	1FPPC-PUÑO	2023	11/04/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2023-976-0	1FPPC-PUÑO	2023	10/05/2023	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2023-990-0	1FPPC-PUÑO	2023	10/05/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2023-997-0	1FPPC-PUÑO	2023	11/05/2023	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)
2706014501-2023-892-0	1FPPC-PUÑO	2023	4/07/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. (273-A)

2706014501-2023-1490-0	1FPPC-PUNO	2023	10/07/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1491-0	1FPPC-PUNO	2023	10/07/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1492-0	1FPPC-PUNO	2023	10/07/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1501-0	1FPPC-PUNO	2023	10/07/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1507-0	1FPPC-PUNO	2023	10/07/2023	CON SOBRESEIMIENTO	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1776-0	1FPPC-PUNO	2023	1/08/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1673-0	1FPPC-PUNO	2023	1/08/2023	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1707-0	1FPPC-PUNO	2023	4/08/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1708-0	1FPPC-PUNO	2023	4/08/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1735-0	1FPPC-PUNO	2023	8/08/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1737-0	1FPPC-PUNO	2023	8/08/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1740-0	1FPPC-PUNO	2023	8/08/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1760-0	1FPPC-PUNO	2023	14/08/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-998-0	1FPPC-PUNO	2023	17/08/2023	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1936-0	1FPPC-PUNO	2023	7/09/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1939-0	1FPPC-PUNO	2023	7/09/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1941-0	1FPPC-PUNO	2023	7/09/2023	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-2122-0	1FPPC-PUNO	2023	3/10/2023	CON SENTENCIA	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-2193-0	1FPPC-PUNO	2023	10/10/2023	CON ARCHIVO (PRELIMINAR)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-2195-0	1FPPC-PUNO	2023	10/10/2023	CON SOBRESEIMIENTO	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-2213-0	1FPPC-PUNO	2023	13/10/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-2215-0	1FPPC-PUNO	2023	13/10/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-1734-0	1FPPC-PUNO	2023	24/10/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-2380-0	1FPPC-PUNO	2023	8/11/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-2382-0	1FPPC-PUNO	2023	8/11/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )
2706014501-2023-2610-0	1FPPC-PUNO	2023	12/12/2023	CON ARCHIVO (CALIFICA)	PRODUCCION DE PELIGRO EN EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (AGENTE PRESTA SERVICIO PUBL. ( 273-A )

Fuente: SGI.



## Anexo 2. Informe remitido por la comisaria PNP Puno

	PERÚ	MINISTERIO DEL INTERIOR	POLICIA NACIONAL DEL PERÚ	COMANDO DE OPERACIONES POLICIALES REGION POLICIAL - PUNO	DIVISIÓN POLICIAL DE ORDEN PÚBLICO Y SEGURIDAD COMISARIA PNP PUNO "A"
---	------	-------------------------------	---------------------------------	---	---

"AÑO DE LA RECUPERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA ECONOMÍA PERUANA"

Puno, 04 de Abril del 2025.

### **CARTA N° 001-2025- COMOPPOL-PNP/DIRNOS/REGPOL-PUNO/DIVOPUS PNP PUNO/ COM. PNP - PUNO "A" - LOG.**

- SEÑOR (A) :** Sheyla Nein Mircea MACHACA ESTOFANERO.  
Persona natural solicitante de Información.  
Pasaje Kaluyo N°140. – **PUNO. /**
- ASUNTO :** Informa sobre solicitud de requerimiento de información estadística sobre Accidentes de Tránsito durante los años 2022 y 2023, por motivos que se indica. – **INFORMA. /**
- REF. :** **SOLICITUD: Información Estadística de Accidentes de Tránsito. / FECHA 05DIC2024.**  
**FECHA DE RECEPCIÓN 05DIC2024.**

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., con la finalidad de **INFORMARLE**, que, a mérito del documento de la referencia donde solicita la Información Estadística de esta Comisaria PNP Puno "A", sobre los Accidentes de Tránsitos de los años 2022 y 2023, como también, información sobre la cantidad de vehículos participantes que no contaban con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es que, dicha información es solicitada y requerida para fines académicos (Proyecto de Investigación), por lo que, debo de informarle lo siguiente:

- En los años 2022 y 2023, esta Comisaria PNP Puno "A", registro la cantidad de mil cuarenta y siete (1047) Actas de Intervención Policial, de las cuales, la cantidad de cuatrocientas cuarenta (440) Actas de Intervención Policial, se realizaron por Accidentes de Tránsito (choque, choque con daños materiales y lesiones personales, atropellos, despiste, volcaduras, entre otros), asimismo, la cantidad de seiscientos siete (607) Actas de Intervención Policial, se realizaron por el Presunto delito Contra la Seguridad Publica - Peligro Común - Conducción en Estado de Ebriedad.
- En los años 2022 y 2023, esta comisaria PNP Puno "A", registro la cantidad de mil setecientos treinta y un (1731) papeletas de Infracción al Reglamento Nacional de Tránsito, impuestas por diferentes infracciones, de las cuales, la cantidad de ciento sesenta y nueve (169) papeletas de Infracción al Reglamento Nacional de Tránsito, son impuestas con el **Código M-28 "Conducir un vehículo sin contar con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, o Certificado de Accidentes de Tránsito, cuando corresponda, o éstos no se encuentre vigente"**.

---

JR. DEUSTUA N°236 - PUNO - PUNO  
CORREO ELECTRONICO: [comsec.puno@policia.dib.pe](mailto:comsec.puno@policia.dib.pe)  
NÚMEROS TELEFÓNICOS DE COMUNICACIÓN N°964-792-714 / N°051-358436



	PERÚ	MINISTERIO DEL INTERIOR	POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ	COMANDO DE OPERACIONES POLICIALES REGIÓN POLICIAL - PUNO	DIVISIÓN POLICIAL DE ORDEN PÚBLICO Y SEGURIDAD COMISARIA PNP PUNO "A"
---	------	-------------------------------	---------------------------------	---	---

"AÑO DE LA RECUPERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA ECONOMÍA PERUANA"

Cabe señalar, que, la Información brindada en la presente, es solo la estadística que se maneja de la jurisdicción Policial de la Comisaria PNP Puno "A", que comprende una parte de la Ciudad de Puno, siendo que, no se cuenta con la Información estadística de Accidentes de Tránsito y/o Paletas de Infracción al Reglamento Nacional de Tránsito de toda la Región Policial Puno.

Sin otro asunto en particular, le saluda cordial y atentamente.

A Folios. (    ).

Dios guarde a Ud.

WRUO/dcp.

  
  
GA- 290728  
William Robert UNANCHA OVIEDO  
COMANDANTE PNP  
COMISARIO PNP PUNO

### Anexo 3. Disposición Fiscal N° 287-2023-MP-SFSP-DF-PUNO



MINISTERIO PÚBLICO  
FISCALÍA DE LA NACIÓN

CARPETA FISCAL : 2706014502-2023-822-0  
IMPUTADO : Vicente Frederick Mamani Mamani  
AGRAVIADO : La Sociedad  
DELITO : Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros.  
PROCEDE : Segunda Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Puno (Primer Despacho)

#### DISPOSICIÓN FISCAL N° 287 -2023-MP-SFSP-DF-PUNO

Puno, veintidós de agosto del dos mil veintitrés. -

#### DADO CUENTA:

El requerimiento de elevación de actuados interpuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC debidamente representado por el Procurador Público Magall Yazmín Mendoza Villafany (folios 21/26), en contra de la Disposición N° 01 de fecha dieciocho de abril dos mil veintitrés (folios 16/20), que dispone: **"NO FORMALIZAR NI CONTINUAR LA INVESTIGACIÓN PREPARATORIA en contra de VICENTE FREDERICK MAMANI MAMANI, por la presunta comisión del delito Contra la Seguridad Pública, en su modalidad de Delitos de Peligro Común, en su forma de Producción de Peligro en el Servicio Público de Transporte de Pasajeros, previsto y sancionado por el artículo 273-A° del Código Penal vigente, en agravio del ESTADO PERUANO representado por la PROCURADURÍA PÚBLICA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

#### CONSIDERANDO:

**Primero: De la admisibilidad del requerimiento de elevación de actuados.**

Se advierte de los antecedentes, que la disposición materia de impugnación ha sido notificada a la Procuraduría Pública del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en fecha 15 de mayo del dos mil veintitrés (folios 05 de la carpeta auxiliar), en tanto que el requerimiento de elevación de actuados fue deducido en fecha 19 de mayo de dos mil veintitrés (folios 21/26 de la carpeta principal), estando a la fecha de notificación de la disposición de archivo y la fecha de interpuesto el requerimiento de elevación, conforme a lo señalado por el artículo 334° inciso 5 del Código Procesal Penal vigente<sup>1</sup>, aunado a ello la directiva N° 004-2016-MP-FN, que señala: (...) el plazo que tiene el agraviado o denunciante para impugnar la disposición fiscal de archivo o de reserva provisional de la investigación, es de cinco días hábiles de notificada válidamente la disposición fiscal; el requerimiento de elevación de actuados se encuentra dentro del plazo. Asimismo, el requerimiento cumple con las formalidades

<sup>1</sup> Artículo 334 inciso 5 del C.P.P.: El denunciante que no estuviere conforme con la Disposición de archivar las actuaciones o de reservar provisionalmente la investigación, requerirá al Fiscal, en el plazo de cinco días eleve las actuaciones al Fiscal Superior.

Guadalupe Manzaneda Peralta  
FISCAL SUPERIOR  
SEGUNDA FISCALÍA SUPERIOR PENAL  
PUNO

1

exigidas en los artículos 404 y 405 de la norma adjetiva mencionada. Debiéndose proceder con arreglo a ley.

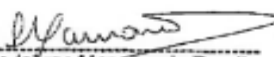
**Segundo: Hechos.** - Los hechos descritos en la disposición impugnada son:

De actuados se tiene que, el personal Fiscal de la Fiscalía Provincial de Prevención del Delito de Puno, junto a personal de la Sub Gerencia de Inspecciones de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno, ejecutaron operativos de control de tránsito en la zona focalizada (Av. La Torre cuadra 1 de la ciudad de Puno), donde se intervino a vehículos de transporte público de pasajeros, verificando la documentación del vehículo tanto del conductor, tales como la Licencia de conducir, Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), Tarjeta de Identificación Vehicular, Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) y Tarjeta de Circulación.

Durante el operativo de fecha 23 de marzo de 2023, en la Av. La Torre cuadra 1 de la ciudad de Puno, el personal de Inspectores Sub Gerencia de Inspecciones de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno, intervino el vehículo de placa de rodaje V2W-330, conducido por Vicente Frederick Mamani Mamani, identificado con DNI N 4358523, de la Empresa de Transportes Nueva Alianza Express SAC, el mismo que no contaba con Certificado Contra Accidentes de Tránsito Vigente (AFOCAP) vigente, siendo que el último que tenía había vencido el 12 de enero de 2023 (12/01/2023), imponiéndosele una papeleta o acta de verificación "0001764" código de infracción "PI6".

**Tercero: Fundamentos de la disposición recurrida.** - El Fiscal a cargo del caso emite la Disposición 01, de fecha dieciocho de abril del año dos mil veintitrés (fs. 16/20); teniendo como principales argumentos, lo siguiente:

- Que, el hecho denunciado no constituye un delito como sostiene la Sala Penal Transitoria de la Corte Suprema de la República, en la Resolución de fecha 08 de julio de 2013, emitido en el Recurso de Nulidad N° 10-V-01-Lima, "(...) cuando se habla de que "el hecho denunciado no constituye delito" nos encontramos frente a un hecho atípico, es decir, que la ley no lo ha previsto como delito (...)".
- El hecho no es justiciable penalmente como sostiene la misma Sala Penal Transitoria de la Corte Suprema de la República, en su Resolución de fecha 08 de Julio de 2013, emitido en el

  
Guadalupe Mazoneda Peralta  
FISCAL SUPERIOR  
SEGUNDA FISCALIA SUPERIOR PENAL  
PUNO

2

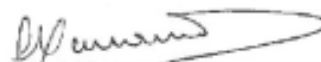
Recurso de Nulidad N° 10-V-01-Lima, "(...) cuando la ley señala "no es justiciable penalmente", nos remite a un hecho que pudiendo estar claramente tipificado como delito no es perseguible en la vía penal, en este sentido dicho medio de defensa tiende a archivar el proceso penal (...)"

- Se presentan causa de extinción previstas en la Ley, nos referimos a un hecho denunciado que a pesar que constituye delito, sobre él existen circunstancias que limitan al Ministerio Público a ejercer la acción penal pública, como es el caso de la muerte del imputado, la prescripción, la amnistía, el derecho de gracia, la autoridad de cosa juzgada o cosa decidida.
- De la conducta desplegada por el denunciado, no se ha descrito si este además de no contar con un Certificado Contra Accidentes de Tránsito Vigente (AFOCAP), haya contravenido y/o inobservado alguno de los requisitos de ley para su circulación, como los que señala el Reglamento Nacional de Tránsito, siendo este un requisito necesario para la configuración de este tipo penal.
- No se verifica una conducta que revista de gravedad los hechos, es decir, un hecho adicional que produzca una situación de peligro real que vulnere algún bien jurídico, puesto que no contar con el Certificado Contra Accidentes de Tránsito Vigente, por sí solo no propicia la situación de peligro para la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas.

#### **Cuarto: Argumentos del requerimiento de elevación de actuados. -**

Mediante escrito glosado en folios 21/26, elevación de actuados deducido por Magali Yazmin Mendoza Villafany- Procuradora Publica Adjunta del Ministerio de Transportes y Comunicaciones afirma que:

- Los efectos del Seguro de Accidente de Tránsito, son los mismos que el Certificado contra Accidentes de Tránsito emitido por el AFOCAP, siendo indispensable tener el mismo vigente para la movilización de vehículos de transportes públicos.
- El Ministerio Público no ha tomado en consideración que el vehículo era de uso de servicios de transporte público de pasajeros.
- Es necesario poder contar con mayores elementos probatorios que, permitan establecer si la referida unidad conducida por el investigado al momento de su intervención presentaba o no algún tipo de desperfecto mecánico, es que la presente investigación debe continuar a fin de

  
Guadalupe Manzaneda Peraita  
FISCAL SUPERIOR  
SEGUNDA FISCALIA SUPERIOR PENAL  
PUNO

3

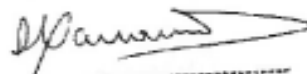
recabarse todos los elementos de convicción conducentes a determinar los hechos de investigación. Es evidente que en este caso la acción típica del investigado si configura el delito materia en cuestión.

- El Ministerio Público, al ser titular de la acción penal asume la dirección de la investigación y la ejercita con plenitud de iniciativa y autonomía; en este contexto debe disponer la actuación de todas las diligencias necesarias para el mejor esclarecimiento de los hechos puestos a su conocimiento, para lo cual contará con el apoyo técnico policial de las instituciones públicas y/o privadas.
- La finalidad de la investigación preliminar es recabar toda la información necesaria: documentos, manifestaciones, pericias, entre otros; que requieren ser meritados para determinar si la conducta imputada es delictuosa o no, sus circunstancias, la identidad del autor o autores, participe o agraviados; en tal sentido, consideramos que en el presente caso no se ha cumplido con los fines de la investigación.
- La Procuraduría considera que el Superior declare Fundada la presente solicitud de Queja, se realicen los actos de investigación orientados al esclarecimiento de los hechos posteriormente, se formule la denuncia penal ante el órgano Jurisdiccional.

#### Quinto: De la Normatividad Aplicable.

**5.1. Del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros.-** previsto en el artículo 273-A° del Código Penal que señala: *"El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, dicho vehículo no cuente con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno (1) ni mayor de tres (3) años e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7."*

**5.2. Bien jurídico.-** Este artículo está ubicado en los delitos contra la seguridad pública-, dentro del catálogo de delitos de peligro común. Primero hay que considerar que la seguridad pública es "el conjunto de condiciones garantizadas por el orden público, necesarias para la seguridad de la vida, de la integridad personal y de la salud como bienes de todos y cada uno, independientemente de su pertenencia a determinada persona, siendo el concepto de peligro común aquel en el que las posibilidades de dañar bienes jurídicos se extiende a un número indeterminado de personas que son los titulares de ellos, amenaza a los de toda una comunidad o colectividad.

  
Guadalupe Manzaneda Paraita  
FISCAL SUPERIOR  
SEGUNDA FISCALIA SUPERIOR PENAL  
PUNO

4

Mediante, el Decreto de Urgencia 019-2020, que incorpora el artículo 273-A, tiene como finalidad garantizar la vida, integridad, seguridad y salud de la población, a través del fortalecimiento de la institucionalidad y del marco regulatorio en materia de seguridad vial que permita la gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre, y de sus servicios complementarios para la prevención de accidentes de tránsito. Queda claro, entonces, que el bien jurídico protegido en específico es la seguridad pública del tránsito terrestre.

**Sujeto activo.-** Se distingue dos sujetos que podrían ser autores. El primero es el conductor, entendido como aquella persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando del vehículo. El tipo legal hace alusión también a quien presta el servicio público de transporte de pasajeros, propiamente la empresa (persona jurídica), de manera que su gestor societario responde como autor por este supuesto delictivo.

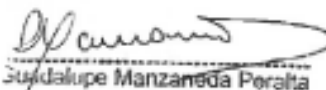
**Sujeto pasivo.-** El sujeto pasivo, según el artículo 94 del Código Procesal Penal, es todo aquel que resulte directamente ofendido por el delito o perjudicado por sus consecuencias. En este delito el sujeto pasivo es la sociedad debido a que afecta la seguridad de los habitantes al momento del desplazamiento vehicular. Tratándose de vehículos motorizados y de la seguridad del tráfico rodado, esta representación corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en virtud del artículo 16 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre<sup>2</sup>. Si aplicamos estos fundamentos al delito que venimos analizando, queda claro que la representación del Estado, como parte agraviada, está a cargo del procurador público del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

**Conducta típica.-** Este tipo penal señala: "El que presta servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio [...]". Así, el delito solo podrán cometerlo aquellos que presten o conduzcan un vehículo de servicio público de transporte de pasajeros. No podría cometer este ilícito aquella persona que preste servicios de transporte de productos peligrosos (gas, combustible, elementos de construcción, etc.) porque no están destinados al transporte de pasajeros.

Es un delito de peligro concreto porque el tipo penal establece que "pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas". En estos delitos se requiere, además de una imputación del comportamiento, una imputación del resultado. Como lo señala Jakobs: "El peligro concreto es un resultado ya que es algo más que la realización de una acción en determinadas circunstancias subjetivas, esto es, la producción de una situación de peligro para determinado objeto de ataque existente en la realidad". En este sentido, para la configuración de los delitos de peligro concreto no basta solo con una conducta peligrosa; es necesario que se genere un peligro concreto para un objeto de ataque.

Asimismo, el tipo penal señala "y que, además, dicho vehículo no cuente con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular". Así, no contar con el SOAT o no contar con la última inspección técnica vehicular se vuelve elemento típico imprescindible de configuración legal. El tipo exige que la persona que se encuentre conduciendo un vehículo de transporte de pasajeros no cumpla con algún requisito de ley para circular. Este requisito debe haber provocado el riesgo jurídicamente desaprobado (que pueda poner en peligro concreto la vida, la salud o la integridad física de las personas) mientras no se contaba con el SOAT o con la última inspección técnico vehicular.

<sup>2</sup> Casación 103-2017, Junín de 15/8/2017, vinculante, f. j. 20

  
Juadalupe Manzaneda Peralta  
FISCAL SUPERIOR  
SEGUNDA FISCALIA SUPERIOR PENAL  
PUNO

Por último; ¿se puede considerar que el solo hecho de no contar con el SOAT es suficiente para poner en peligro concreto la vida, la salud o la integridad física de las personas? Consideramos que no, conforme a lo opinado por el profesor Peña Cabrera<sup>3</sup>: Este seguro se dirige a cubrir los gastos de atención médica y de hospitalización a las víctimas de estos actos delictuosos, cuya efectividad recién aparece después de que se cometió el hecho punible, por lo que no se puede decir que el SOAT, sea lo que propicia la situación de peligro. Ahora, situación diferente es con respecto a la inspección técnico vehicular, pues en determinados casos no contar con esta sí podría generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas, dependiendo del estado en el que se encuentre el vehículo, por lo que ello se deberá evaluar en el caso en concreto.

**Tipicidad subjetiva.** - El delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros se comete de forma dolosa, con el conocimiento y voluntad del sujeto activo de conducir un vehículo de transporte de pasajeros en la vía pública, sin contar con algún requisito de ley para su circulación. En este delito no cabe la modalidad culposa.

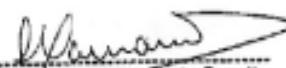
## 6. Análisis y Pronunciamiento de la Fiscalía Superior:

6.1 En el presente caso, se imputa a Vicente Frederick Mamani Mamani que, en fecha 23 de marzo del 2023, se realizó un operativo a cargo del personal de Sub Gerencia de Inspecciones de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno, en Av. La Torre – Cuadra 1 de la ciudad de Puno y se intervino al vehículo de placa de rodaje V2W-330, conducido por el imputado, el mismo que no contaba con su AFOCAP vigente (Certificado Contra Accidentes de Tránsito), este había vencido en fecha 12 de enero del 2023 por lo que, se impuso una papeleta N° "0001764", código de infracción "PI6".

6.2. Conforme a las documentales que obran en la presente Carpeta Fiscal, se tiene el Acta Fiscal de Actuación Preventiva de fecha veintitrés de marzo del 2023 (Fs. 01), en la que específicamente en su punto Quinto RECOMENDACIONES Y/O EXHORTACIÓN FISCAL, señala que: "*Se exhorta al conductor del vehículo de transporte público de pasajeros, respecto a la importancia de contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) (...)*". Así también, se deja constancia que el vehículo se encontraba en ruta de transporte de pasajeros.

6.3 El delito atribuido al ciudadano Vicente Mamani es un delito de peligro concreto como sostiene Peña Cabrera, pues el tipo penal establece: "*(...) pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas*". Entonces, en este tipo de delito se requiere, además de una imputación del comportamiento, una imputación del resultado. Como lo señala el profesor Jakobs: "*determinado objeto de ataque existente en la realidad*". En este sentido, para que se configure el delito sub examine no basta solo con una conducta peligrosa; es necesario que se genere un peligro concreto. Es de considerar que no es suficiente para poner en peligro concreto la vida, la salud o la integridad física de las personas no contar con SOAT vigente, pues este seguro se dirige a cubrir los gastos de atención médica y de hospitalización a las víctimas de estos actos delictuosos, cuya efectividad recién aparece después de que ocurrió un hecho punible, por lo que no se puede afirmar que no contar con SOAT o AFOCAT - vigente, genere un peligro concreto para la vida, la salud o la integridad física de las

<sup>3</sup> Peña Cabrera, Alonso. Op,cit, Disponible en <https://toderecho.net/analisis-nuevo-delito-produccion-peligro-medico-transporte-publico/>

  
Guadalupe Manzaneda Peralta  
FISCAL SUPERIOR  
SEGUNDA FISCALIA SUPERIOR PENAL  
PUNO

6



personas. En el DU N° 19-2020, que incorpora el artículo 273°-A al CP, no solo modifica la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre como la Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las escuelas de conductores (Ley N° 29005), pues a su vez se crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. En consecuencia, brinda al Estado de un arsenal normativo destinado a poder regular rigurosamente y evitar situaciones de alto riesgo como representa el no tener el CITV.

6.4 En lo que al tipo penal concierne, es de "peligro", al requerir una verdadera puesta en riesgo de *la vida, la salud o la integridad física de las personas*, mediando la contravención a la normativa que regula el transporte público y otros dispositivos legales afines, lo que da cuenta de una fuerte administrativización de este tipo legal, cuya racional aplicación por parte de los operadores jurídicos, amerita el empleo de los criterios aglutinados en la teoría de la «imputación objetiva». Ello, sin defecto de haberse observado ciertas deficiencias de técnica legislativa en la construcción normativa del tipo legal en cuestión.

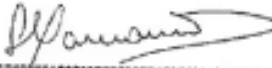
6.5 Asimismo, conforme al Acta Fiscal de Intervención preventiva, solo se advierte que el SOAT, se encontraba vencido; en consecuencia, los otros documentos los cuales, sí constituirían un peligro contra el bien jurídico respecto del tipo penal atribuido al imputado como es el CITV (Certificado de Inspección Técnica Vehicular) el mismo que no ha sido advertido en el Acta Fiscal de Actuación Preventiva si dicho vehículo tenía o no ese certificado; puesto que, como se ha señalado en los párrafos anteriores, el presente Despacho considera que, el SOAT no es un elemento que ponga en peligro concreto a la vida, salud e integridad física, ya que este es un seguro que cubre a las personas resultantes de un accidente de tránsito, es decir, posterior al hecho.

Por lo tanto, no se advierte que concurren los elementos objetivos ni subjetivos del tipo penal debiéndose desestimar el requerimiento de elevación de actuados, además de señalar que el Derecho Penal es de última ratio, y en el caso concreto la conducta atribuida al ciudadano Vicente Frederick Mamani Mamani puede ser sancionada en la vía correspondiente distinta a la penal.

Por lo expuesto, de conformidad con lo establecido en el artículo 334 inciso 6 del Código Procesal Penal, esta Fiscalía Superior Penal de Puno;

#### DISPONE:

**Primero:** Declarar **INFUNDADO** el requerimiento de elevación de actuados interpuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC debidamente representado por el Procurador Público Magali Yazmin Mendoza Villafany (folios 21/26), en contra de la Disposición N° 01 de fecha dieciocho de abril dos mil veintitrés (folios 16/20), que dispone: **"NO FORMALIZAR NI CONTINUAR LA INVESTIGACIÓN PREPARATORIA en contra de VICENTE FREDERICK MAMANI MAMANI, por la presunta comisión del delito Contra la Seguridad Pública, en su modalidad de Delitos de Peligro Común, en su forma de Producción de Peligro en el Servicio Público de Transporte de Pasajeros, previsto y sancionado por el artículo 273-A° del Código Penal vigente, en agravio del ESTADO PERUANO representado por la PROCURADURÍA PÚBLICA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y**

  
Guadalupe Manzaneda Peraila  
FISCAL SUPERIOR  
SEGUNDA FISCALIA SUPERIOR PENAL  
PUNO

7



**COMUNICACIONES.** En consecuencia, **ORDENO EL ARCHIVO** de todo lo actuado.

**Segundo:** Procédase a la devolución a la Fiscalía de origen para su conocimiento, notificación a las partes y fines pertinentes. **Hágase Saber.**

  
-----  
Guadalupe Marzaneda Peralta  
FISCAL SUPERIOR  
SEGUNDA FISCALIA SUPERIOR PENAL  
PUNO



## Anexo 7. Propuesta de modificación legislativa del Art. 273-A del C.P

### PROPUESTA DE MEJORA LEGISLATIVA (SUGERENCIA)

#### a. Fundamento de la propuesta

El análisis desarrollado en esta tesis demuestra que la actual redacción del artículo 273-A del Código Penal presenta limitaciones interpretativas que generan impunidad frente a la circulación de vehículos sin SOAT. La norma exige la acreditación de un peligro “concreto” para la vida o integridad, lo que conduce a que la sola ausencia del SOAT sea considerada insuficiente para configurar delito, relegándola al ámbito administrativo.

Sin embargo, la falta de SOAT constituye por sí misma una situación objetiva de puesta en peligro, puesto que priva a las víctimas de cobertura económica y médica inmediata frente a un accidente, afectando directamente bienes jurídicos fundamentales como la vida y la integridad personal. En consecuencia, corresponde modificar la norma para cerrar este vacío legal y reforzar el efecto preventivo y disuasivo del derecho penal.

#### b. Redacción vigente del artículo 273-A

##### Artículo 273-A (vigente).

El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, dicho vehículo no cuente con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno (1) ni mayor de tres (3) años e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7.

#### c. Propuesta normativa reformulada

##### Artículo 273-A. Producción de peligro en el servicio de transporte público

“El que preste el servicio público de transporte de pasajeros o conduzca vehículos destinados a dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, **y que al no cumplir con los requisitos legales de circulación genere una situación de peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas**, será reprimido con pena



privativa de libertad no menor de uno (1) ni mayor de tres (3) años e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7.

Se considera configurada la puesta en peligro cuando el vehículo circule sin contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente, sin Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV) o sin la licencia de conducir correspondiente, por constituir estas omisiones una situación objetiva de riesgo que afecta directamente a la seguridad vial y a la protección de la vida e integridad de las personas.”

#### **d. Justificación doctrinaria y técnica**

Desde la teoría de los delitos de peligro, la sola omisión del SOAT constituye una condición de riesgo autónoma que basta para activar la tutela penal, sin necesidad de esperar un accidente. En línea con Silva Sánchez, la proporcionalidad en la respuesta penal se logra mediante la adecuada selección de conductas que generan riesgos intolerables para bienes jurídicos colectivos. Buompadre sostiene que la ley debe prever “condiciones de ejecución que, por sí mismas, agravan la lesividad potencial de la conducta típica”.

Por ello, tipificar la falta de SOAT como delito autónomo o presunción de peligro en el 273-A asegura coherencia dogmática, refuerza el efecto disuasivo y cierra el espacio de impunidad.

#### **e. Fundamento práctico y jurisprudencial**

En la práctica, la mayoría de procesos iniciados en Puno por el artículo 273-A tienen como base la circulación sin SOAT. Sin embargo, la jurisprudencia y las disposiciones fiscales (ej. Disposición Fiscal N.º 234-2023-MP-SFSP-DF-PUNO) han determinado que la sola carencia del seguro no constituye peligro concreto, archivando los casos.

Con la modificación propuesta, se reconocería expresamente que la falta de SOAT constituye por sí misma una puesta en peligro, permitiendo a la Fiscalía de Prevención actuar de manera más eficaz y evitando la impunidad que actualmente debilita la seguridad vial en la región.



## Anexo 4. Declaración jurada de autenticidad de tesis



Universidad Nacional  
del Altiplano Puno



Vicerrectorado  
de Investigación



Repositorio  
Institucional

### DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD DE TESIS

Por el presente documento, Yo Sheyla Nein Mircea Machaca Estofanero,  
identificado con DNI 73507713 en mi condición de egresado de:

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

DERECHO

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

“LA EFICACIA DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS IMPLIMENTADAS POR LA  
FISCALÍA DE PREVENCIÓN DEL DELITO DE PUNO EN CASOS DE FALTA  
DE SOAT 2023”

Es un tema original.


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

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

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

En caso de incumplimiento de esta declaración, me someto a las disposiciones legales vigentes y a las sanciones correspondientes de igual forma me someto a las sanciones establecidas en las Directivas y otras normas internas, así como las que me alcancen del Código Civil y Normas Legales conexas por el incumplimiento del presente compromiso

Puno 15 de septiembre del 20 25

  
FIRMA (obligatoria)



Huella



## Anexo 5. Autorización para el depósito de tesis en el Repositorio Institucional



Universidad Nacional  
del Altiplano Puno



Vicerrectorado  
de Investigación



Repositorio  
Institucional

### AUTORIZACIÓN PARA EL DEPÓSITO DE TESIS O TRABAJO DE INVESTIGACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Por el presente documento, Yo Sheyla Nein Mircea Machaca Estofanero  
identificado con DNI 73507713 en mi condición de egresado de:

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

DERECHO

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

“LA EFICACIA DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS IMPLEMENTADAS POR LA  
FISCALÍA DE PREVENCIÓN DEL DELITO DE PUNO EN CASOS DE FALTA  
DE SOAT 2023

para la obtención de  Grado,  Título Profesional o  Segunda Especialidad.

Por medio del presente documento, afirmo y garantizo ser el legítimo, único y exclusivo titular de todos los derechos de propiedad intelectual sobre los documentos arriba mencionados, las obras, los contenidos, los productos y/o las creaciones en general (en adelante, los “Contenidos”) que serán incluidos en el repositorio institucional de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno.

También, doy seguridad de que los contenidos entregados se encuentran libres de toda contraseña, restricción o medida tecnológica de protección, con la finalidad de permitir que se puedan leer, descargar, reproducir, distribuir, imprimir, buscar y enlazar los textos completos, sin limitación alguna.

Autorizo a la Universidad Nacional del Altiplano de Puno a publicar los Contenidos en el Repositorio Institucional y, en consecuencia, en el Repositorio Nacional Digital de Ciencia, Tecnología e Innovación de Acceso Abierto, sobre la base de lo establecido en la Ley N° 30035, sus normas reglamentarias, modificatorias, sustitutorias y conexas, y de acuerdo con las políticas de acceso abierto que la Universidad aplique en relación con sus Repositorios Institucionales. Autorizo expresamente toda consulta y uso de los Contenidos, por parte de cualquier persona, por el tiempo de duración de los derechos patrimoniales de autor y derechos conexos, a título gratuito y a nivel mundial.

En consecuencia, la Universidad tendrá la posibilidad de divulgar y difundir los Contenidos, de manera total o parcial, sin limitación alguna y sin derecho a pago de contraprestación, remuneración ni regalía alguna a favor mío; en los medios, canales y plataformas que la Universidad y/o el Estado de la República del Perú determinen, a nivel mundial, sin restricción geográfica alguna y de manera indefinida, pudiendo crear y/o extraer los metadatos sobre los Contenidos, e incluir los Contenidos en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.

Autorizo que los Contenidos sean puestos a disposición del público a través de la siguiente licencia:

Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Para ver una copia de esta licencia, visita: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

En señal de conformidad, suscribo el presente documento.

Puno 15 de Septiembre del 2025

  
FIRMA (obligatoria)



Huella