

**UNIVERSIDAD NACIONAL
TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**



ESCUELA DE POST GRADO

**TESIS PARA OBTENER EL
GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO
EN GESTIÓN PÚBLICA**

**GESTIÓN POLICIAL Y SU INCIDENCIA EN
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA
PROVINCIA DE LUYA, 2021**

Autor: Bach. Yheyson Vidal Quilo Yalta

Asesor: Dr. Alex Javier Sánchez Pantaleón

Registro:

CHACHAPOYAS- PERÚ

2023

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UNTRM



ANEXO 6

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UNTRM

1. Datos de autor 1

Apellidos y nombres (tener en cuenta las tildes):

QUELO YALTA Y HETSON VEDAL

DNI N°: 45047209

Correo electrónico: videl.quelo.epg@untrm.edu.pe

Nombre de la Maestría (x)/Doctorado (): _____

GESTIÓN PÚBLICA

Datos de autor 2

Apellidos y nombres (tener en cuenta las tildes): _____

DNI N°: _____

Correo electrónico: _____

Nombre de la Maestría ()/Doctorado (): _____

2. Título de la tesis para obtener el grado académico de Maestro (x) / Doctor ()

GESTIÓN PÚBLICA Y SU INCIDENCIA EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA PROVINCIA DE LUYA-AMAZONAS 2021.

3. Datos de Asesor

Apellidos y nombres: SÁNCHEZ DANIELA ALICE SANCHEZ

DNI, Pasaporte, C.E N°: 43080696

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5708-272x>

Datos de Co-Asesor

Apellidos y nombres: _____

DNI, Pasaporte, C.E N°: _____

ORCID: _____

4. Campo del conocimiento según Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos-OCDE

Gestión Social, finanzas públicas, administración pública

5. Originalidad del Trabajo

Con la presentación de esta ficha, el autor o autores señalan expresamente que la obra es original, ya que sus contenidos son producto de su directa contribución intelectual. Se reconoce también que todos los datos y las referencias a materiales ya publicados están debidamente identificados con su respectivo crédito e incluidos en las notas bibliográficas y en las citas que se destacan como tal.

6. Autorización de publicación

El o los titular de los derechos de autor otorga a la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas (UNTRM), la autorización para la publicación del documento indicado





en el punto 2, bajo la *Licencia creative commons* de tipo BY-NC: Licencia que permite distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra de forma no comercial por lo que la Universidad deberá publicar la obra poniéndola en acceso libre en el repositorio institucional de la UNTRM y a su vez en el Registro Nacional de Trabajos de Investigación-RENATI, dejando constancia que el archivo digital que se está entregando, contiene la versión final del documento sustentado y aprobado por el Jurado Evaluador.

Chachapoyas, 05 de agosto de 2023


AUTOR 1

AUTOR 2


ASESOR

CO-ASESOR



Dedicatoria

A mi princesita Kathya Yhuleysi, por ser el motor que me impulsa para superarme día a día y por ser mi complemento y motivo a culminar mis objetivos, a mis padres por su incondicional de apoyo y aliento.

Agradecimiento

Agradezco en primer lugar a Dios, a los docentes y personal administrado de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, que hicieron posible la realización y culminación del presente trabajo y a mi asesor por ser un mentor en el área de formación educativa.

**AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ
DE MENDOZA - AMAZONAS**

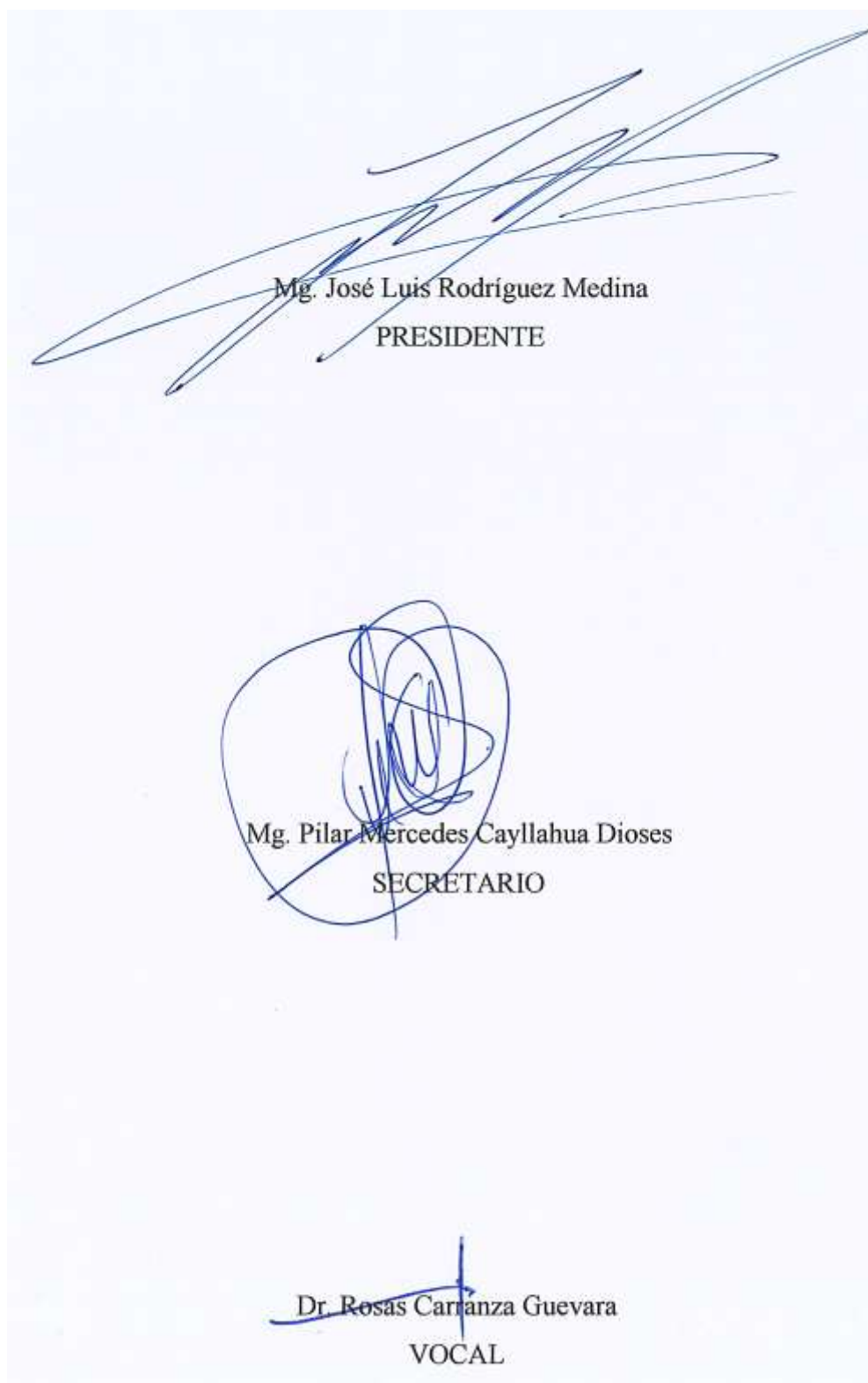
Ph.D. JORGE LUIS MAICELO QUINTANA
RECTOR

Dr. OSCAR ANDRÉS GAMARRA TORRES
VICERRECTOR ACADÉMICO

Dra. MARÍA NELLY LUJÁN ESPINOZA
VICERRECTORA DE INVESTIGACIÓN

DR. EFRAIN MANUELITO CASTRO ALAYO
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE POSGRADO

JURADO EVALUADOR DE LA TESIS



CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS



ANEXO 3

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

Los suscritos, miembros del Jurado Evaluador del Proyecto de Tesis ()/Tesis (x) titulado: Creación Policial y su incidencia en Prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Huayabamba 2021, presentado por el Aspirante Prospere Vidal Ovilo Gallo para obtener el Grado Académico de Maestro (x)/Doctor () en Creación Pública de la Escuela de Posgrado de la UNTRM, hacemos constar que después de revisar la originalidad del Proyecto de Tesis ()/Tesis (x)/Tesis en formato de artículo científico () con el software de prevención de plagio **Turnitin**, verificamos:

- a) De acuerdo con el informe de originalidad (adjunto), el Proyecto de Tesis ()/Tesis (x)/Tesis en formato de artículo científico () tiene 23 % de similitud, que es menor al 25% permitido en la UNTRM.
- b) La persona responsable de someter el trabajo al software de prevención de plagio **Turnitin** fue:

Mg. Pilar Mercedes Cayllahua Prose
pertenece al área ()/ oficina ()/ dependencia () de Facultad de Derecho y Ciencias Políticas



Chachapuyas, 28 de junio del 2023


SECRETARIO


PRESIDENTE


VOCAL

OBSERVACIONES:

.....
.....

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE LA TESIS



ANEXO 5

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En el lugar Escuela de Posgrado de la ciudad de Chachapoyas, el día 18 de Julio del año 2023 siendo las 11:00 horas, el Aspirante Bach. Yheyson Vidal Gub Yala defiende en sesión pública presencial la Tesis titulada: Gestión Policial y su incidencia en prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya, 2021 para obtener el Grado Académico de Maestro ()/Doctor () en Gestión Pública a ser otorgado por la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas; ante el Jurado Evaluador, conformado por:

Presidente: Mg. Jose Luis Rodriguez Medina
Secretario: Mg. Pilar Mercedes Caylloma Dioses
Vocal: Dr. Rosas Carranza Guevara

Procedió el aspirante a hacer la exposición de la Introducción, Material y método, Resultados, Discusión y Conclusiones, haciendo especial mención de sus aportaciones originales. Terminada la defensa de la Tesis, los miembros del Jurado Evaluador pasaron a exponer su opinión sobre la misma, formulando cuantas cuestiones y objeciones consideraron oportunas, las cuales fueron contestadas por el aspirante.

Tras la intervención de los miembros del Jurado Evaluador y las oportunas respuestas del aspirante, el Presidente abre un turno de intervenciones para los presentes en el acto de sustentación, para que formulen las cuestiones u objeciones que consideren pertinentes. Seguidamente, a puerta cerrada, el Jurado Evaluador determinó la calificación global concedida a la sustentación de la Tesis, en términos de:

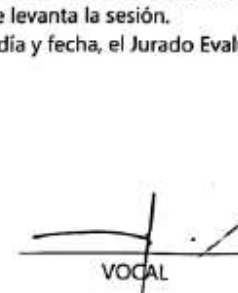
Aprobada ()/Desaprobada () por Unanimidad ()/Mayoría ().

Otorgada la calificación, el Secretario del Jurado Evaluador lee la presente Acta en esta misma sesión pública. A continuación se levanta la sesión.

Siendo las 17:15 horas del mismo día y fecha, el Jurado Evaluador concluye el acto de sustentación de la Tesis.




SECRETARIO


VOCAL


PRESIDENTE

OBSERVACIONES:

.....

.....

ÍNDICE O CONTENIDO GENERAL

Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento	vi
AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ DE MENDOZA - AMAZONAS	vi
JURADO EVALUADOR DE LA TESIS	vii
CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DE LA TESIS	viii
ACTA DE SUSTENTACIÓN DE LA TESIS	ix
ÍNDICE O CONTENIDO GENERAL.....	xi
ÍNDICE DE TABLAS.....	xii
ÍNDICE DE FIGURAS	xiii
RESUMEN.....	xivii
ABSTRACT	xv
I. INTRODUCCIÓN.....	15
II. METODOLOGÍA	20
III. RESULTADOS.....	25
IV. DISCUSIONES.....	37
V. CONCLUSIONES	40
VI. RECOMENDACIONES	41
VII. REFERENCIAS	42
ANEXOS.....	45

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Operacionalización de las variables	23
Tabla 2: Nivel de la dimensión recursos humanos de la gestión policial.....	25
Tabla 3: Nivel de la dimensión recursos logísticos de la gestión policial.....	26
Tabla 4: Nivel de la dimensión normas legales de la gestión policial.....	27
Tabla 5: Nivel de la dimensión recursos tangibles de la gestión policial.....	28
Tabla 6: Nivel de la gestión policial en la provincia de Luya	29
Tabla 7: Nivel de la dimensión proactividad de la prevención de accidentes.....	30
Tabla 8: Nivel de la dimensión reacción inmediata de la prevención de accidentes.....	31
Tabla 9: Nivel de la variable prevención de accidentes	32
Tabla 10: Relación entre prevención de accidentes y los recursos humanos	33
Tabla 11: Relación entre prevención de accidentes y los recursos logísticos	33
Tabla 12: Relación entre prevención de accidentes y las normas legales	34
Tabla 13: Relación entre prevención de accidentes y los recursos tangibles	35
Tabla 14: Relación entre gestión policial y prevención de accidentes de tránsito.....	35

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Nivel de la dimensión recursos humanos de la gestión policial	25
Figura 2: Nivel de la dimensión recursos logísticos de la gestión policial.....	26
Figura 3: Nivel de la dimensión normas legales de la gestión policial	27
Figura 4: Nivel de la dimensión recursos tangibles de la gestión policial	28
Figura 5: Nivel de la variable gestión policial.....	29
Figura 6: Nivel de la dimensión proactividad de la gestión policial.	30
Figura 7: Nivel de la dimensión reacción inmediata de la gestión policial.....	31
Figura 8: Nivel de la de la variable gestión policial	32

RESUMEN

La gestión policial es de suma importancia para cualquier país ya que contribuye en informar, fiscalizar y controlar los vehículos y el transporte de las personas para prevenir accidentes de tránsito. Es por ello, que la presente investigación tiene por objetivo principal determinar la relación entre la gestión policial y su incidencia en prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya, 2021. Fue un estudio descriptivo correlacional de diseño no experimental de enfoque cuantitativo, la población en estudio estuvo conformada por 126 efectivos policiales de la Comisaría Rural Sectorial de la provincia de Luya; utilizando como técnica la encuesta y como instrumento el cuestionario. Los resultados muestran a la gestión policial en un nivel medio con el 74.6% y el nivel de prevención de accidentes de tránsito en un nivel medio con el 69%; además, existe un nivel de correlación positiva bajo entre ambas variables, con un r según el nivel correlación de Pearson (0.383) y la significancia de (0.000) menor al 5%. Concluyendo que, la gestión policial influye sobre la prevención de accidentes; es decir, si se tiene un departamento policial con las adecuadas condiciones de brindar un servicio, talleres de inducción sobre prevención, realizar operativos entonces los accidentes se van a reducir de manera significativa. Para eso se necesita que los agentes policiales estén capacitados para realizar dichas actividades

Palabras clave: Gestión policial, prevención, accidentes de tránsito.

ABSTRACT

Police management is of the utmost importance for any country since it contributes to informing, supervising and controlling vehicles and the transport of people to prevent traffic accidents. That is why the main objective of this research is to determine the relationship between police management and its incidence in the prevention of traffic accidents in the province of Luya, 2021. It was a descriptive correlational study of a non-experimental design with a quantitative approach, the The study population was made up of 126 police officers from the Rural Sectorial Police Station of the province of Luya; using the survey as a technique and the questionnaire as an instrument. The results show police management at a medium level with 74.6% and the level of traffic accident prevention at a medium level with 69%; In addition, there is a low level of positive correlation between both variables, with a level of Pearson correlation (0.383) and significance of (0.000) less than 5%. Concluding that, police management influences accident prevention; In other words, if there is a police department with adequate conditions to provide a service, induction workshops on prevention, carrying out operations, then accidents will be significantly reduced. But police officers need to be trained to carry out such activities

Key words: Police management, prevention, traffic accidents.

I. INTRODUCCIÓN

La gestión policial adecuada es de suma importancia para cualquier País ya que contribuye en informar, fiscalizar y controlar los vehículos y el transporte de las personas para prevenir accidentes de tránsito; una de las gestiones del Ministerio del Interior a través de la Policía Nacional es promover el cumplimiento de las normas de infraestructura vial pública para ello realiza actividades de prevención educativas para el conocimiento de la población y los usuarios. Pero el incumplimiento de parte de la ciudadanía que algunas veces actúa de manera desinformada hace que siga habiendo accidentes en algunos casos lamentables; frente a ello ya para garantizar una mejor y eficaz intervención policial en la fiscalización y control se establecen normas y procedimientos que ayuden a la autoridad y la ciudadanía estar informados y así lograr prevenir dichos accidentes en nuestro país. Si bien es cierto que el transporte, permite el desarrollo, pero es inevitable hacer que los accidentes no ocurran, pero se puede prevenir a tiempo y no tener víctimas que lamentar.

A nivel mundial, se cuenta que el 2.1% de las muertes es ocasionado por accidentes de tránsito, siendo en muchos de los casos muertes por traumas con el 23%; pero según el informe de Global Road Safety Partnership (GRPS) el número de muertes en todo el mundo llega a una cifra de 880.00 pero la Organización Mundial de la Salud (OMS) informa que dichas cifras pueden ser mayor llegando a pasar el millón de víctimas mortales, ya que se tiene casos que no son reportados al año (Escala, 2017). En diciembre del 2018 la OMS realiza un informe sobre la situación de seguridad vial a nivel mundial, en los cuales muestran que las víctimas por accidentes de tránsito está en aumento con un promedio de 1.35 millones de muertes; en dicho informe también se muestra que la principal causa de muerte en los niños y jóvenes de 5 a 29 años son las lesiones causadas por accidentes de tránsito. Las principales víctimas en su mayoría son los peatones, ciclistas y motociclistas que en su mayoría pertenecen a los países en desarrollo (Naciones Unidas, 2018).

Cada año, en todo el mundo alrededor de 1.350.000 personas pierden la vida en la carretera; lo cual significa que al día son 3.700 muertes por accidentes de coche, autobuses, motos, bicicletas y camiones, siendo más de la mitad las víctimas peatones, motocicletas y ciclistas. Los accidentes de tránsito ocasionan lesiones que son la octava causa de muerte a nivel global y la primera para las personas

comprendidas entre 5 y 29 años de edad. Sin embargo, la situación de las carreteras y la seguridad de las mismas es diferente en cada país; los países con ingresos bajos o medios registran el 60% de todos los vehículos, pero registran un 90% del total de muertes producidas por accidente de tránsito. Siendo Colombia el país con más muertes en accidentes de tráfico seguido por Argentina (Merino, 2020).

Y en el Perú, según el informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC, 2018) muestran estadísticas que la tasa de muertes ocasionados por accidentes de tránsito está en aumento, siendo una tasa anual de 3 a 4 por ciento. Representando una tasa de muertes de 27 de cada 10.000 vehículos, siendo la tasa de accidentes más alta con una tasa de quince veces más de lo registrado en otros países; comparando con otros países del mismo nivel de desarrollo, el Perú sigue teniendo una significancia más alta en la tasa de muertes por accidentes de tránsito. Para mostrar la tendencia de aumento y ver la preocupación y que se tiene que tomar medidas. Al respecto de dicha problemática el 70% de los accidentes ocurren en el área de Metropolitana Lima y Callao; es por ello, para reducir dicha problemática es que el MTC ha puesto importancia en iniciar estudios con más detalle en las áreas urbanas.

Es por ello, que los accidentes se han convertido en un importante problema público, llegando a cifras que en cada 7 minutos se produce un accidente de tránsito en el Perú. Lo que ha ocasionado que 9 personas fallecerían por día a consecuencias de los accidentes de tránsito en los últimos 10 años, con cifras de 100.000 casos al año y alrededor de 80.000 heridos al año. Especialistas informan que, si no se hace un compromiso con la prevención, estas cifras seguirán su aumento significativo para los siguientes años. (Villacorta, 2015). Es así que, el Perú presenta una alta tasa de lesiones y muertes ocasionadas por accidentes de tránsito, registrando solo Lima Metropolitana el 55.2% de accidentes en el año 2016, pero también los accidentes son registrados en las zonas urbanas teniendo un total del 64%. y para el año 2017 según el Centro de Control de Enfermedades del Ministerio de la Salud registró un total de 32 735 casos siendo los más frecuentes del sexo masculino con un 59.8% y femenino con el 40.2% (Instituto Nacional de Salud, 2018).

Solo en el periodo de enero a abril del 2021, se registraron 1.674 accidentes de tránsito en las carreteras a nivel nacional, dejando como resultado un número de 259 casos de muerte y 2.036 personas heridas según el informe de la Superintendencia de

Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). Dichas cifras muestran un incremento de 18.05% con respecto al mismo periodo de 2020. Del total de casos 1.591 fueron producto de choques y vuelcos y 51 casos por atropello (El Comercio, 2021). La Defensoría del Pueblo reporta cifras de los últimos cinco años dando resultados de 420.000 casos de accidentes de tránsito lo que ocasionaron más de 14.000 personas fallecidas y han dejado 272.000 personas heridas o situación de discapacidad. En dicho reporte también se muestra que para el periodo 2016 a 2020 se registró más de la mitad de los accidentes en Lima con el 51%; ante ello, la Defensoría del Pueblo propone un trabajo conjunto de manera coordinada con el MTC y las municipalidades provinciales a nivel nacional para realizar un estudio para identificar y diseñar estrategias de prevención (Defensoría del Pueblo, 2021).

Frente a dicha problemática encontramos autores que analizaron la temática, y en el ámbito internacional encontramos a Ramírez & Valencia (2021) en su trabajo de investigación denominado Estudio de la correlación espacio-temporal de accidentes de tránsito con víctimas mortales y heridos en Bogotá, basados en clima, eventos estacionales y propiedades viales, a la vez concluyen que la planificación y ubicación de recursos como la señalización para la gestión del tráfico muchas veces estos generan complejos problemas de decisión, debido a la cantidad de vehículos móviles que están en aumento en las ciudades cada día más, otro punto muy importante es que en los países en vías de desarrollo no esclarecen políticas públicas que regulen de una manera severa las sanciones en los accidentes. A la misma vez proponen que se debería plantear herramientas predictivas para reducir el número de accidentes en las principales ciudades de Colombia.

De acuerdo con (Mali, 2020) determina que la ejecución de las actividades por parte de los policías de tránsito de manera convencional ya es un punto muy débil como para estar viviendo una época de un desarrollo tan acelerado como el 2021, por lo que se debería plantear otras alternativas de solución más viables afín de que los mismos no corran peligro alguno durante estas actividades, por lo que se ha probado mediante este estudio la aplicación de sensores para el control del tráfico vehicular en la capital de Israel, implementación de las foto papeletas, alarmas que detectan el exceso de velocidad y cámaras en lugares estratégicos donde ocurría accidentes con mayor frecuencia; por lo que se ha logrado controlar los mismos por lo menos en un

30% durante los últimos tres años. Por su parte Woyessa et al. (2021) en su artículo nos comenta que Etiopía es uno de los países con los peores registros de accidentes de tráfico en el mundo y ocupa el segundo lugar entre los países de África oriental, en donde evalúan cuáles son las consecuencias más severas y determinantes de los resultados posteriores a los accidentes, determinó que el 66% de accidentes ocasionan lesiones leves, el 20% con lesiones graves y un 14% son fallecidos durante los accidentes en las ciudades de este país.

En el ámbito nacional encontramos investigaciones es así que Barriento (2016) en su tesis de master denominada “La implementación de medidas policiales para contrarrestar los accidentes de tránsito mortales asociados al consumo de alcohol en la capital peruana”, determinó que en el Perú no existen políticas públicas que regulan este tipo de problemas y evitar que las personas manejen un vehículo a la hora de consumir alcohol a pesar de que esto le pertenece a una política de estado para fortalecer el civismo y la seguridad ciudadana en las calles, definitivamente que esto representa un atentado contra la salud pública tanto para los conductores como para los afectados. Según (Escala, 2017) en su tesis titulada Gestión estratégica policial y su influencia en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el Distrito de La Molina determinó que existe influencia entre las variables mencionadas en el título, pero el presente caso es para una ciudad centralizada y sumamente avanzada en comparación con la investigación planteada en el presente proyecto ya que la mayoría de efectivos policiales labora en zonas rurales de la provincia de Luya.

También encontramos a Ramos (2016) en su tesis de maestría titulada Formación académica y capacitación fundamentales para el desempeño eficiente de los comisarios de la Policía Nacional del Perú en la gestión de las comisarías. El caso del Rímac en el año 2014, donde concluyó que a un gran porcentaje de comisarios no les capacitan para ejercer su función a cabalidad ya que en muchas ocasiones se designa por confianza y/o grado obtenido pero estos muchas veces no se esmeran por capacitarse o tener una mejora continua durante el proceso de su gestión. Sumado a ello la Pontificia Universidad Católica del Perú en el año 2021 en un informe de congreso académico determinaron que las comisarías tienen grandes deficiencias y esto se ha vuelto un problema multidimensional para prevenir los accidentes de

tránsito en los últimos años en el Perú, así como el uso de la violencia para frenar la delincuencia que avanza a grandes rasgos cada día que pasa; lo cual ya se le enfoca como un problema de diseño organizacional, estructural y de políticas públicas dictadas para este importante sector.

En tal sentido dicho trabajo de investigación tiene por objetivo determinar la relación entre la gestión policial y su incidencia en prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya, 2021. Para ello se plantea como objetivos específicos: (1) diagnosticar el nivel de gestión en la provincia de Luya (2) diagnosticar el nivel de prevención de accidentes en la provincia de Luya (3) establecer la correlación de la prevención de accidentes en la provincia de Luya con los recursos humanos asignados y enfocados en la prevención de accidentes de tránsito; (4) evaluar la correlación entre la prevención de accidentes de la provincia de Luya y los recursos logísticos destinados y enfocados en la prevención de accidentes de tránsito; (5) determinar la correlación entre la prevención de accidentes de la provincia de Luya y las normas legales que están implicadas en la prevención de accidentes de tránsito y (6) conocer la correlación entre la prevención de accidentes de la provincia de Luya y los recursos tangibles usados en la prevención de accidentes de tránsito. Con ello dar respuesta al problema de investigación ¿Cuál es la relación entre la gestión policial y su incidencia en prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya, 2021? Teniendo como hipótesis: Existe una relación positiva entre la gestión policial y la prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya, 2021.

II. METODOLOGÍA

2.1. Población, muestra y muestreo

En el presente trabajo de investigación se consideró como población muestral a todos los efectivos policiales de la Comisaría Rural Sectorial PNP de la provincia de Luya, que son un total de 126 efectivos policiales. - Se trabajó con toda la población por lo cual no fue necesario una muestra, el muestreo fue un muestreo aleatorio simple por conveniencia.

2.2. Variables de estudio

Variable 1: Gestión Policial

Variable 2: Prevención de accidentes de tránsito

La operacionalización de las variables está en el anexo 01.

2.3. Métodos

Se utilizó el método deductivo, es decir partiendo de lo general a lo particular.

a. Tipo de investigación

Descriptiva

Esta investigación descriptiva transversal es objeto de prácticamente todos los campos del conocimiento y comentarios sobre todos tipos de problemas que enfrenta la existencia humana, en este caso la gestión que realiza la institución policial para prevenir accidentes. Los temas estudiados son en general nuevos y profundos, prácticos del día a día, como en el caso del proyecto presentado; puede incluir investigación en ciencias, tecnología y humanismo desarrollo de actividades diarias (PUCP, 2019).

Correlacional

La investigación correlacional su propósito es medir la relación de una variable sobre otra y medir su grado de influencia o dependencia entre las variables de estudio. Entiende y evalúa la relación estadística entre ellas sin influencia de ninguna variable extraña, en su comportamiento normal.

Explicativa: Se trata de un trabajo de investigación en donde a partir de la

información que se recolecta mediante el formulario de Google trata de explicar las dos variables (Muñoz, 2015).

b. Diseño de investigación

La investigación fue no experimental, ya que no se manipularon las variables de estudio, solo se aplicó una encuesta de Google forms para describir el contexto actual de la gestión policial basados en normas legales, recursos humanos, logísticos y tangibles y documentos emitidos por el Ministerio del Interior, luego de indagar la realidad problemática de acuerdo a la prevención de accidentes de tránsito que se viene realizando en la provincia de Luya por parte de los efectivos policiales. Identificó cuáles son las causas y efectos en esta actividad durante por lo menos los últimos tres años, cantidad de accidentes de tránsito que se ocasionan, número de personas afectadas directamente, número de personas afectadas indirectamente, fenecidos e inválidos debido a estos problemas de accidente generados durante la transitabilidad en un vehículo. Luego de esto ya se analizó cuáles son las relaciones entre la gestión policial con los recursos humanos, recursos logísticos, recursos tangibles de las fuerzas policiales y las normas legales que amparan la prevención o mitigación de accidentes.

c. Enfoque de investigación

Debido a las escalas que se utilizaron, es decir con números del 1 al 5, toma un enfoque cuantitativo, asimismo se recolectó los datos por parte de los efectivos policiales que laboran en las distintas sedes, además de la revisión de normas que amparan la prevención de accidentes mediante los distintos actos permitidos por el ejecutivo peruano. El trabajo estuvo enfocado en las labores de las comisarías que pertenecen a la provincia de Luya.

d. Técnicas e instrumentos

Técnicas

Encuesta: Como una técnica de investigación social para la indagación, exploración y recolección de datos, se dirigió a los efectivos policiales de la Comisaría Rural Sectorial de la Provincia de Luya con respecto a la

prevención de accidentes de tránsito, que constituyó la unidad de análisis del trabajo de investigación.

Instrumento

Cuestionario: Mediante la formulación de preguntas que se dirigió a los efectivos policiales de la Comisaría Rural Sectorial de la Provincia de Luya, de tal manera que permitió recabar información sobre las variables de estudio.

e. Validación del instrumento de recolección de datos

La vigencia de los datos cumplió con los requisitos documentales adicionales exigidos por la escuela de especialización de la Universidad y, en caso de investigación, se firma y documenta formalmente. Finalmente, se confirmó en el caso de la investigación con el método alfa de Cronbach.

2.4. Análisis de datos

En la investigación se utilizó el programa estadístico SPSS versión 23 y también utilizando hojas de cálculo de Excel para tabular los resultados del trabajo de campo. Para encontrar la correlación de las variables se utilizó la correlación de Pearson para medir su significancia. Finalmente, se discutió los resultados en base a los antecedentes encontrados para luego concluir de acuerdo a los objetivos.

Tabla 1*Operacionalización de las variables*

Variable	Dimensión	Indicador	Ítem	Escala
Gestión Policial	Recursos Humanos	Nivel de Conocimientos	1	1. Totalmente en desacuerdo
			2	
			3	
		Habilidades y Destrezas	4	
			5	
		Nivel de Motivación	6	
	Recursos Logísticos	Sostenibilidad	7	2. En desacuerdo
			8	
			9	
	Normas Legales	Nivel de Calidad	10	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
		Nivel de Fiabilidad	11	
	Recursos Tangibles	Nivel de efectividad	12	4. De acuerdo
		Activo Fijo	13	
			14	
		Tecnología	15	

		16
		17
	Patrullajes	18
		19
	Proactividad	20
	Operativos	21
		22
Prevención de Accidentes de Tránsito	Capacidad de atención al ciudadano	23
		24
	Reacción Inmediata	25
	Toma de decisiones	26
		27
	Iniciativa	28

III. RESULTADOS

3.1. Diagnosticar el nivel de gestión en la provincia de Luya

Tabla 2

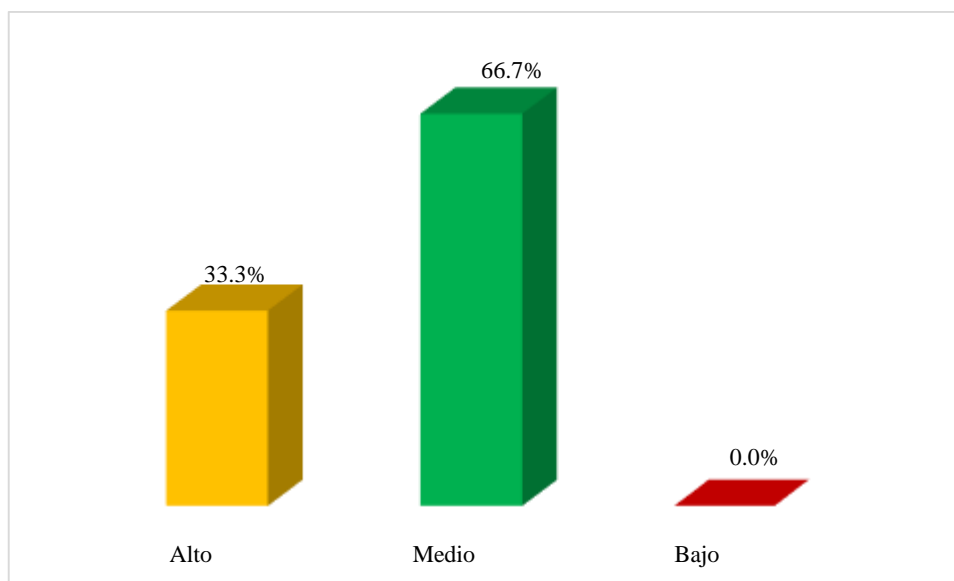
Nivel de la dimensión recursos humanos de la gestión policial

Nivel	Recursos humanos	
	F	%
Alto	42	33.3
Medio	84	66.7
Bajo	0	0.0
Total	126	100.0

Nota. Datos tomados del cuestionario de investigación.

Figura 1

Nivel de la dimensión recursos humanos de la gestión policial



En cuanto a la dimensión recursos humanos como parte de la gestión policial, se observa en un nivel medio con el 66.7% seguido de un nivel alto con el 33.3%. Demostrando dificultades en el nivel de conocimientos, desarrollando habilidades y destrezas en un nivel medio y de motivación.

Tabla 3

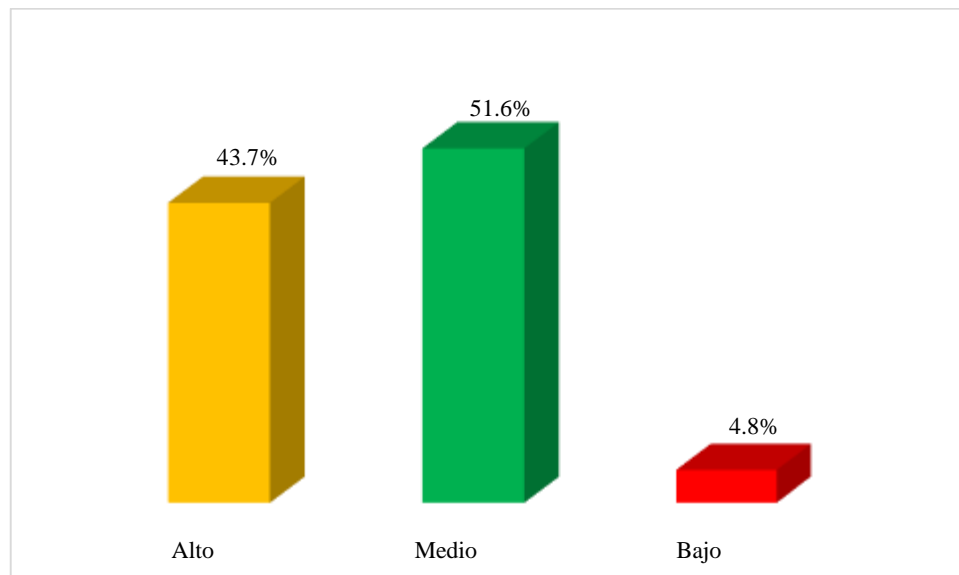
Nivel de la dimensión recursos logísticos de la gestión policial

Nivel	Recursos logísticos	
	F	%
Alto	55	43.7
Medio	65	51.6
Bajo	6	4.8
Total	126	100.0

Nota. Datos tomados del cuestionario de investigación.

Figura 2

Nivel de la dimensión recursos logísticos de la gestión policial



La dimensión de recursos logísticos, se muestra en un nivel medio con el 51.6%, seguido de un nivel alto con el 43.7% y un nivel bajo con el 4.8%. Demostrando que el recurso logístico no se presenta de manera sostenible y presentando algunas dificultades en su nivel de calidad.

Tabla 4

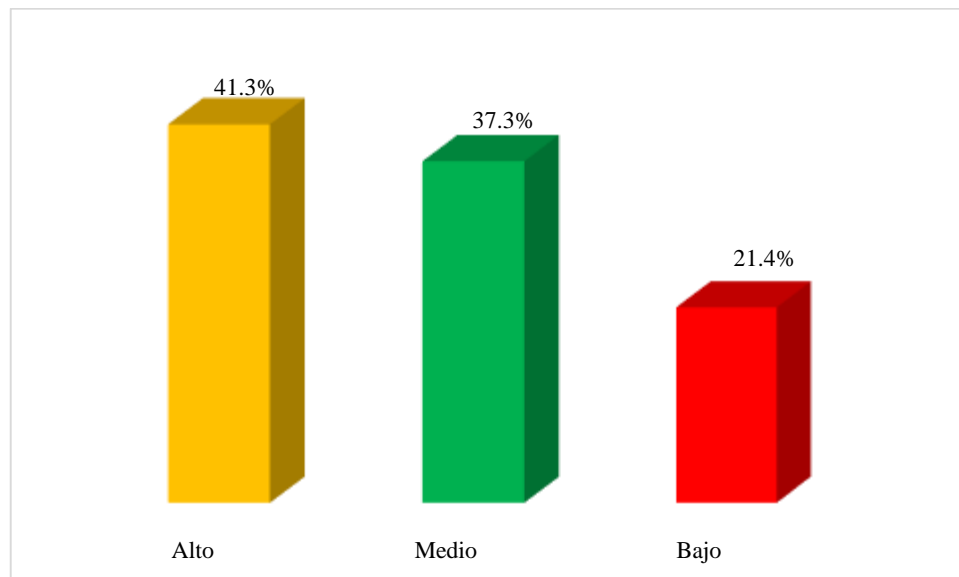
Nivel de la dimensión normas legales de la gestión policial

Nivel	Normas legales	
	F	%
Alto	52	41.3
Medio	47	37.3
Bajo	27	21.4
Total	126	100.0

Nota. Datos tomados del cuestionario de investigación.

Figura 3

Nivel de la dimensión normas legales de la gestión policial



Las normas legales como parte de la gestión policial, se observa un nivel alto con el 41.3%, seguido de un nivel medio con el 37.3% y un nivel bajo con el 21.4% a pesar de presentarse en nivel alto se observa un gran porcentaje en nivel bajo que demuestra que las normas legales tienen bajo nivel de fiabilidad y de efectividad.

Tabla 5

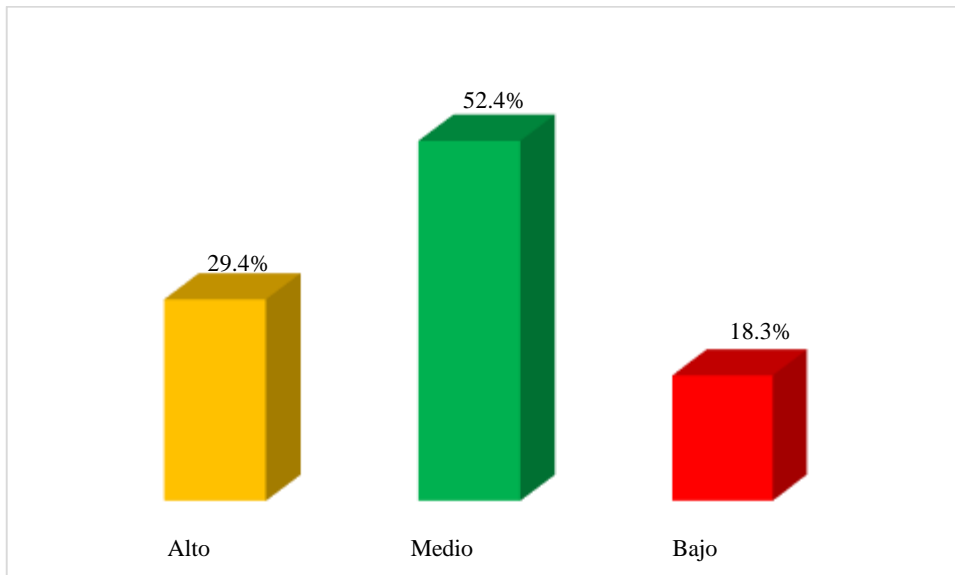
Nivel de la dimensión recursos tangibles de la gestión policial

Nivel	Recursos tangibles	
	F	%
Alto	37	29.4
Medio	66	52.4
Bajo	23	18.3
Total	126	100.0

Nota. Datos tomados del cuestionario de investigación.

Figura 4

Nivel de la dimensión recursos tangibles de la gestión policial



En cambio, los recursos tangibles se muestra un nivel medio con el 52.4%, seguido de un nivel alto con el 29.4% y un nivel bajo con el 18.3% el cual evidencia que los recursos tangibles presentan limitados activo fijo y una limitada y baja tecnología.

Tabla 6

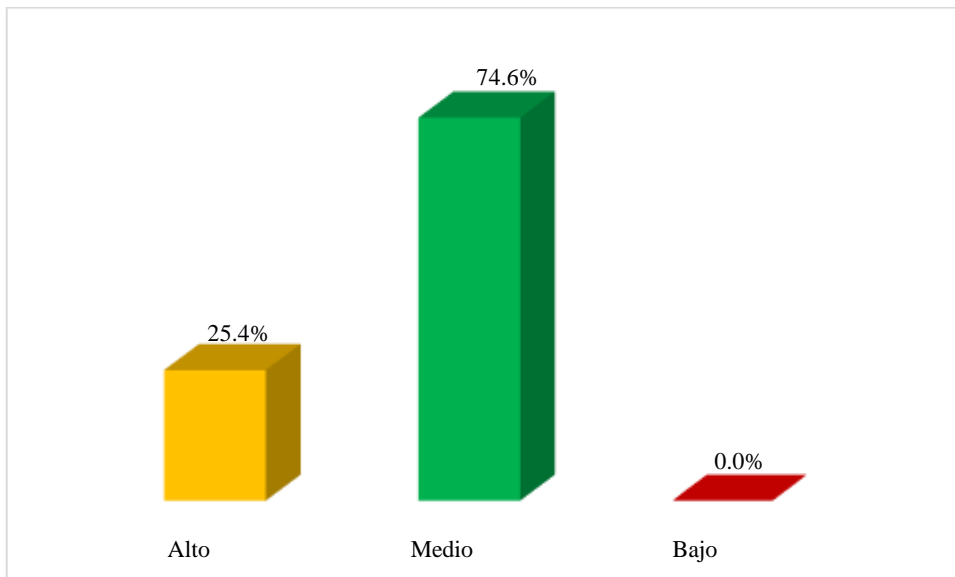
Nivel de la gestión policial en la provincia de Luya

Nivel	Variable gestión policial	
	F	%
Alto	32	25.4
Medio	94	74.6
Bajo	0	0.0
Total	126	100.0

Nota. Datos tomados del cuestionario de investigación.

Figura 5

Nivel de la variable gestión policial.



Se observa el nivel de gestión policial en la provincia de Luya, en un nivel medio con el 74.6%, seguido de un nivel alto con el 25.4%, evidenciando unas dificultades de parte de la gestión policial en el recurso humano limitado, recurso logístico, aplicación de las normas legales y el recurso tangible.

3.2. Diagnosticar el nivel de prevención de accidentes de la provincia de Luya

Tabla 7

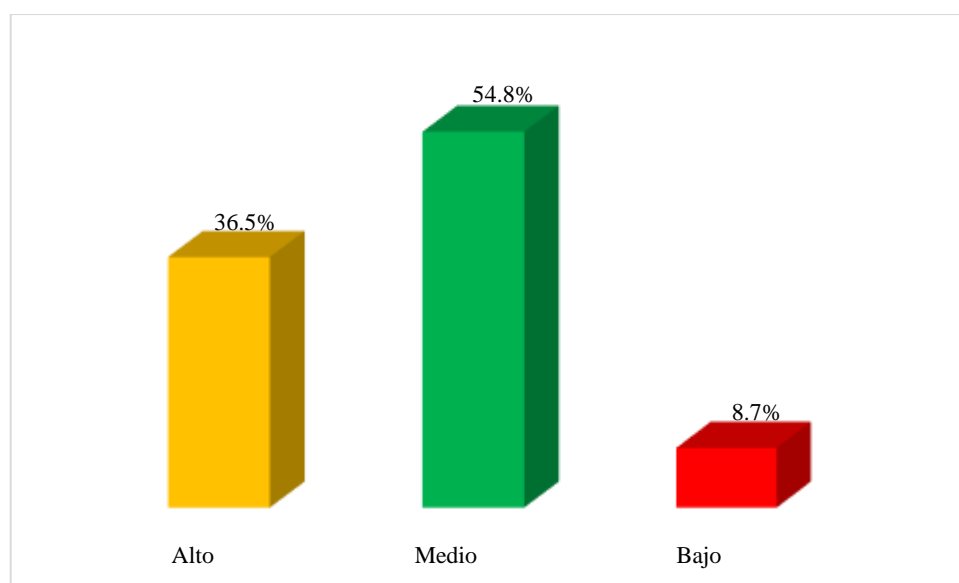
Nivel de la dimensión proactividad de la prevención de accidentes

Nivel	Proactividad	
	F	%
Alto	46	36.5
Medio	69	54.8
Bajo	11	8.7
Total	126	100.0

Nota. Datos tomados del cuestionario de investigación.

Figura 6

Nivel de la dimensión proactividad de la gestión policial.



La dimensión proactividad, se muestra un nivel medio con el 54.8%, seguido de un nivel alto con el 36.5% y un nivel bajo con el 8.7%. Evidenciándose ciertas dificultades por parte de autoridad para realizar patrullajes, operativos y presenta ciertas deficiencias en capacidad de atención al ciudadano.

Tabla 8

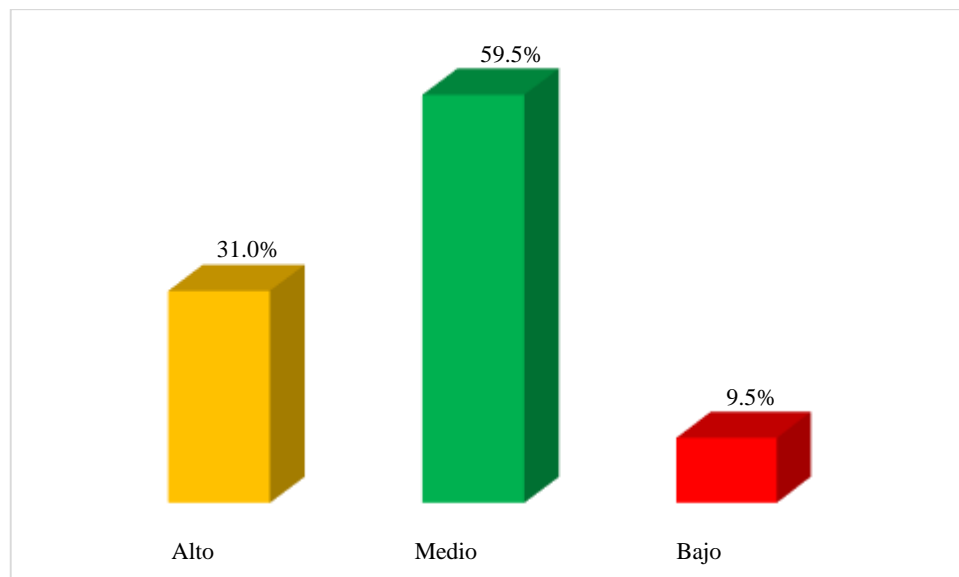
Nivel de la dimensión reacción inmediata de la prevención de accidentes

Nivel	Reacción inmediata	
	F	%
Alto	39	31.0
Medio	75	59.5
Bajo	12	9.5
Total	126	100.0

Nota. Datos tomados del cuestionario de investigación.

Figura 7

Nivel de la dimensión reacción inmediata de la gestión policial.



La dimensión de la reacción inmediata, se muestra en un nivel medio con el 59.5%, seguido de un nivel alto con el 31% y solo el 9.5% en nivel bajo. Demostrando que existen ciertas deficiencias para la toma de decisiones y para realizar iniciativas de prevención por parte de la autoridad.

Tabla 9

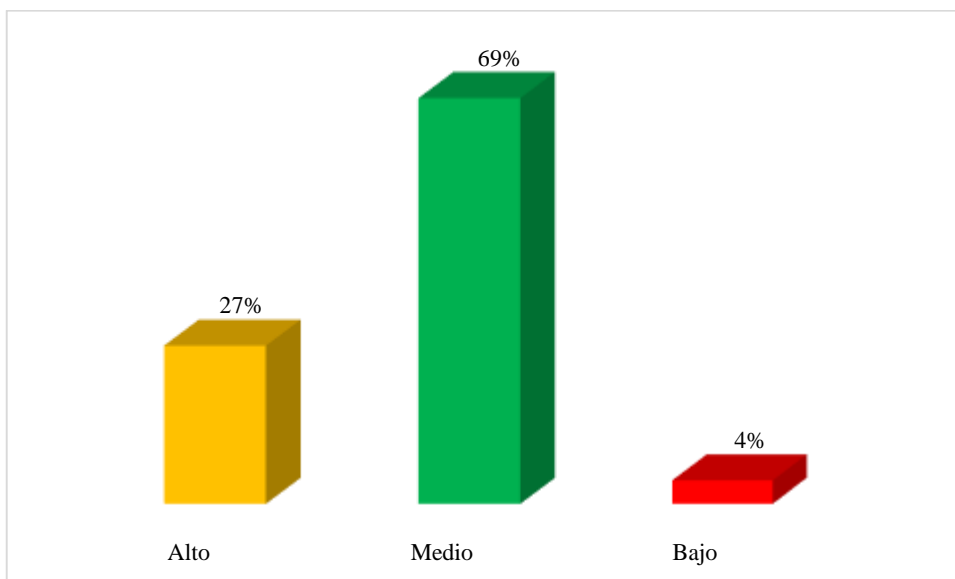
Nivel de la variable prevención de accidentes

Nivel	Variable prevención de accidentes	
	F	%
Alto	34	27.0
Medio	87	69.0
Bajo	5	4.0
Total	126	100.0

Nota. Datos tomados del cuestionario de investigación.

Figura 8

Nivel de la de la variable gestión policial



El nivel de prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya, se muestra en un nivel medio con 69%, seguido de un nivel alto con el 27% y solo el 4% en el nivel bajo. Demostrando dificultades en proactividad y la reacción inmediata por parte de la autoridad.

3.3. Establecer la correlación de la prevención de accidentes en la provincia de Luya con los recursos humanos asignados y enfocados en la prevención de accidentes de tránsito.

Tabla 10

Relación entre prevención de accidentes y los recursos humanos

		Prevención	Recurso Humano
Prevención	Correlación de Pearson	1	,244**
	Sig. (bilateral)		0.006
	N	126	126
Recurso Humano	Correlación de Pearson	,244**	1
	Sig. (bilateral)	0.006	
	N	126	126

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Se observa un grado de relación entre las variables prevención de accidentes de tránsito y los recursos humanos; según el nivel correlación de Pearson (0.244) y la significancia de (0.006) menor al 5%, entonces existe un nivel de correlación positiva bajo entre ambas variables.

3.4. Evaluar la correlación entre la prevención de accidentes de la provincia de Luya y los recursos logísticos destinados y enfocados en la prevención de accidentes de tránsito

Tabla 11

Relación entre prevención de accidentes y los recursos logísticos

		Prevención	Recurso Logístico
Prevención	Correlación de Pearson	1	,264**
	Sig. (bilateral)		0.003
	N	126	126
Recurso Logístico	Correlación de Pearson	,264**	1
	Sig. (bilateral)	0.003	
	N	126	126

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Se observa un grado de relación entre las variables prevención de accidentes de tránsito y los recursos logísticos; según el nivel correlación de Pearson (0.264) y la significancia de (0.003) menor al 5%, entonces existe un nivel de correlación positiva bajo entre ambas variables.

3.5. Determinar la correlación entre la prevención de accidentes de la provincia de Luya y las normas legales que están implicadas en la prevención de accidentes de tránsito

Tabla 12

Relación entre prevención de accidentes y las normas legales

		Prevención	Normas Legales
Prevención	Correlación de Pearson	1	,250**
	Sig. (bilateral)		0.005
	N	126	126
Normas Legales	Correlación de Pearson	,250**	1
	Sig. (bilateral)	0.005	
	N	126	126

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Se observa un grado de relación entre las variables prevención de accidentes de tránsito y las normas legales; según el nivel correlación de Pearson (0.250) y la significancia de (0.005) menor al 5%, entonces existe un nivel de correlación positiva bajo entre ambas variables.

3.6. Conocer la correlación entre la prevención de accidentes de la provincia de Luya y los recursos tangibles usados en la prevención de accidentes de tránsito

Tabla 13

Relación entre prevención de accidentes y los recursos tangibles

		Prevención	Recurso Tangible
Prevención	Correlación de Pearson	1	,202*
	Sig. (bilateral)		0.023
	N	126	126
Recurso Tangible	Correlación de Pearson	,202*	1
	Sig. (bilateral)	0.023	
	N	126	126

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Se observa un grado de relación entre las variables prevención de accidentes de tránsito y los recursos tangibles; según el nivel correlación de Pearson (0.202) y la significancia de (0.023) menor al 5%, entonces existe un nivel de correlación positiva bajo entre ambas variables.

3.7. Determinar la relación entre la gestión policial y su incidencia en prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya

Tabla 14

Relación entre gestión policial y prevención de accidentes de tránsito

		Gestión Policial	Prevención
Gestión Policial	Correlación de Pearson	1	,383**
	Sig. (bilateral)		0.000
	N	126	126
Prevención	Correlación de Pearson	,383**	1
	Sig. (bilateral)	0.000	
	N	126	126

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Se observa un grado de relación entre las variables gestión policial y prevención de accidentes de tránsito; según el nivel correlación de Pearson (0.383) y la significancia de (0.000) menor al 5%, entonces existe un nivel de correlación positiva bajo entre ambas variables.

IV. DISCUSIONES

Los resultados muestran el nivel de gestión policial en la provincia de Luya en un nivel medio con el 74.6%, evidenciando dificultades de parte de la gestión policial en el recurso humano limitado, recurso logístico, aplicación de las normas legales y el recurso tangible. Dicho resultado es contradictorio con lo encontrado por Castro (2018) donde demuestra que la gestión policial está en nivel alto o buena con un 61.2%, demostrando una buena planificación de estrategia funcional y operativa, una buena organización de trabajo en equipo y cultura organizacional, una buena dirección de liderazgo, gestión de conocimiento asertivos y una correcta retroalimentación por parte de la supervisión. Del mismo con los resultados expuestos por Tavera (2021) donde plantea que el nivel de gestión policial es alto con un 90%, demostrando así que la gestión policial es eficiente, debido a que se muestran procedimientos adecuados en las actividades de organización, una buena gestión de procesos de dirección y control y en temas de la retroalimentación donde engloba la reconstrucción de técnicas para el progreso de la institución policial dando una buena gestión en los accidentes de tránsito.

El nivel de prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya, se muestra en un nivel medio con 69%, demostrando dificultades en proactividad y la reacción inmediata por parte de la autoridad. Dicho resultado es semejante a lo encontrado por Ríos (2018) donde plantea que el nivel de prevención de accidentes de tránsito está a un nivel medio con el 47.8%, mostrando así deficiencias en la detección de errores de la conducción, detección del mal estado del vehículo y un contexto de circulación deficiente. Pero lo contrario con lo encontrado por Grados (2020) quien muestra que los niveles de prevención de accidentes de tránsito con el 91.4% en un nivel alto o bueno, demostrando que se está realizando un adecuado manejo y respetando las señales de tránsito que son un mecanismo de prevención de accidentes; se realiza la prevención antes del siniestro, evitar o minimizar las lesiones cuando el siniestro ocurre y la prevención terciaria, todo ello con la persona, revisión del vehículo y equipo de emergencia.

Si bien es cierto que para una mejor gestión policial se necesita de recurso humano con una logística que le permita prevenir y actuar correctamente en los accidentes de tránsito, así como contar con los recursos necesarios que estos exigen para hacer

cumplir las normas establecidas por las diferentes entidades en el ámbito de la circulación vial motorizado. Esto facilita la gestión policial y por ende una reducción en los accidentes de tránsito, teniendo concordancia con Bambarén y Chú (2013) donde exponen que una correcta aplicación de las normas de tránsito hace que se reduzca los accidentes de tránsito hasta en un 25% en promedio; además, plantea que los accidentes ocurren más en las zonas rurales, es por ello, que es importante un rediseño de las políticas públicas. Málaga (2010) también plantea que es necesario una caracterización del problema para implementar las políticas públicas para prevenir los accidentes de tránsito y realizar evaluaciones posteriores para verificar su funcionamiento. En cambio, Marín y Prado-Calderón (2014) mencionan que la problemática forma parte de una agenda política, pero no habido un acercamiento eficaz en sus mecanismos de aplicación el cual permita reducir el porcentaje de los accidentes de tránsito.

Parte de la gestión policial es concientizar en la población una cultura de prevención sobre los accidentes de tránsito, para ello tienen que existir una política de apoyo a los efectivos para brindar talleres y vincular a otras instituciones como aliadas estratégicas para la prevención de accidentes. Siendo semejante con lo que plantea Díaz (2017) sobre la cultura de prevención de accidentes, donde expone que falta de una estrategia a nivel nacional para articular a instituciones públicas para la promoción de una cultura de prevención de accidentes a nivel nacional llegando a todos los sectores de la población; puesto que se demuestra que solo la base legal o la implementación de instituciones supervisoras no son suficientes ya que se tiene que realizar talleres como estrategias teniendo como propósito incentivar en los más jóvenes una cultura sobre la prevención de accidentes en general. Pero la cultura de prevención parte del mismo individuo ya que ellos poseen las informaciones y habilidades que le permite actuar y prevenir los accidentes.

Del mismo modo, Cárdenas-Rebelo y Orozco-Toro (2020) quienes mencionan que la ciudadanía para poder cumplir de las normas y las Leyes requieren concientización como parte de una cultura de prevención de accidentes; las percepciones sobre las normas para los controles sean adecuados son bajas, demostrando que la gestión policial por sí sola no va solucionar dicho problema, sino se requiere de cambios de conducta en la población y para ello requiere apoyo de las entidades competentes. Encontrando semejanza con el estudio de Torres-Sandoval (2020) donde plantea que

la generación de estrategias para la prevención de accidentes de tránsito es el tema de cambios de conductas de los transportistas y de la población, ya que las conductas inseguras son el 46% de causas de accidentes siendo estas las distracciones e inatenciones de los conductores. En tal sentido, Barriento (2016) menciona que los accidentes se ocasionan por una falta de información hacia la población y a su vez no existen programas de educación sobre la prevención de accidentes de tránsito por parte del Estado, siendo la principal causa de los accidentes el consumo de alcohol. Dicha afirmación es semejante con los resultados encontrados, siendo una tarea principal de la policía en hacer dichas campañas de concientización a la población y haciendo intervenciones para poder reducir los accidentes de tránsito.

Se encontró que la gestión policial tiene relación con la prevención de accidentes de tránsito, siendo una relación baja por tener una correlación de Pearson de (0.383). Por el cual la policía tiene que mejorar sus estrategias de gestión para tener una gran significancia sobre la prevención de accidentes de tránsito. Pero dicho resultado es semejante con lo encontrado por Escala (2017) encontró que la gestión policial influye en la prevención y reducción de accidentes de tránsito, pero recomienda una mejor supervisión, fiscalización y detección de las faltas e irregularidades de los infractores y apoyar a la policía con más apoyo logístico para minimizar los riesgos de accidentes. Del mismo modo Mali (2020) menciona que un mejor apoyo para la gestión a la policía de tránsito va ayudar a reducir los accidentes de tránsito; pero la policía es responsable de las intervenciones en las carreteras, investigar dichos accidentes es por ello que plantea que la gestión policial influye en la reducción de accidentes, pero es necesario el apoyo por parte de los otros organismos para ayudar a concientizar a la población.

En la misma línea Ramírez y Valencia (2021) plantean que los riesgos de accidentes disminuyen cuando existe una buena gestión policial y del Estado, como poner mayor cantidad de semáforos, señalización y operativos como parte de la prevención de accidentes. Pero Ramos (2016) expone que se debe mejorar la gestión policial con un mejor acceso a la tecnología para realizar sus labores y también deben de tener los conocimientos tanto teórico como prácticos dando las herramientas necesarias para el cumplimiento de sus funciones. Del mismo modo Woyessa et al. (2021) plantean que el Estado debe invertir más en salud pública debido a que muchas de las muertes ocurren por una falta de atención en las emergencias hospitalarias.

V. CONCLUSIONES

- La gestión policial en la provincia de Luya presenta un nivel medio debido a que no cuentan con una capacidad de logística, una falta de equipamiento, falta de vehículos para las intervenciones y un bajo presupuesto para los talleres de concientización a la población.
- La proactividad parte de la policía para realizar patrullajes, operativos y presenta ciertas deficiencias en capacidad de atención al ciudadano y ocasiona que no se tenga una reacción inmediata por parte de la autoridad policial para tomar decisiones y prevención sobre el manejo de accidentes de tránsito.
- La gestión policial influye sobre la prevención de accidentes; es decir, si se tiene un departamento policial con las adecuadas condiciones de brindar un servicio, talleres de inducción sobre prevención, realizar operativos entonces los accidentes se van a reducir de manera significativa. Pero se necesita que los agentes policiales estén capacitados para realizar dichas actividades.
- La prevención de accidentes se encuentra en nivel medio, debido a que no se tiene una buena gestión policial, esto se debe porque los agentes no cuentan con los recursos logísticos para realizar dicha gestión policial, además, la población no toma importancia los talleres de prevención de accidentes que realiza la policía.

VI. RECOMENDACIONES

- Se recomienda a los estudiantes de la gestión pública a realizar investigaciones de este tipo, incorporando nuevas variables que ayuden a desarrollar nuevas estrategias sobre la gestión policial y su incidencia no solo en la prevención de accidentes sino en el manejo de otros tipos de problemas.
- A los encargados de las instituciones policiales se recomienda tener en cuenta la investigación y mejorar los servicios policiales para desarrollar prevención de accidentes en la región y en el país.
- A la población, tomar importancia y participar de los talleres de prevención de accidentes que realizan las instituciones como medida de prevenir los accidentes y con ello, apoyar a la gestión de las instituciones como es el caso de la policía.

VII. REFERENCIAS

- Bambarén, C. y Chú, M. (2013). Regulación del transporte y accidentes de tránsito por vehículos motorizados en el Perú. *Revista Médica Herediana*, 24(4), 305-310. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=338030979008>
- Barriento, F. (2016). La implementación de medidas policiales para contrarrestar los accidentes de tránsito mortales asociados al consumo de alcohol en Lima Metropolitana en el periodo 2014. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952.
- Cárdenas-Rebelo, A. y Orozco-Toro, J. A. (2020). Publicidad social y su influencia en la percepción de las campañas sociales de prevención de accidentes de tránsito en Ecuador. *Revista de Ciencias de la Administración y Economía*, 10(20), 219- 232. <https://doi.org/10.17163/ret.n20.2020.02>
- Castro, A. L. (2018). *Gestión policial y tratamiento social de menores según el personal policial de programas sociales y centros preventivos PNP Lima, 2018* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Archivo digital. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/23181>
- Díaz, J. R. (2017). Promoción de una cultura de prevención de accidentes. *Horizonte de la Ciencia*, 7(13), 83-88. <https://doi.org/10.26490/uncp.horizonteciencia.2017.13.356>
- Defensoría del Pueblo. (2021). *Defensoría del Pueblo: más de 14 000 personas fallecieron en accidentes de tránsito en últimos cinco años*. <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-mas-de-14-000-personas-fallecieron-en-accidentes-de-transito-en-ultimos-cinco-anos/>
- El Comercio. (2021). *Estadísticas de la Sutran revelan que hubo 1.674 accidentes de carreteras y 259 personas muertas entre enero y abril de 2021*. <https://elcomercio.pe/lima/estadisticas-de-la-sutran-revelan-que-hubo-1674-accidentes-de-carreteras-y-259-personas-muertas-entre-enero-y-abril-de-2021-nndc-noticia/>
- Escala, J. A. (2017). *Gestión estratégica policial y su influencia en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en el Distrito de La Molina* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Archivo digital. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/5901>

- Grados, R. E. (2020). *Nivel de Conocimiento de Señales de Tránsito y Prevención de Accidentes en la Empresa de Transportes Salaverry S.R.L. Trujillo, 2020* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Archivo digital. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/59682>
- Instituto Nacional de Salud. (2018). *Políticas e intervenciones efectivas para la reducción de mortalidad y lesiones por accidentes de tránsito*. <https://web.ins.gob.pe/sites/default/files/Archivos/authenticated%2C%20adminis trator%2C%20editor/publicaciones/2019-06-19/RR%2008-2018%20Revision%20Pol%20e%20Inte%20para%20reducir%20Accidentes%20de%20Transito.pdf>
- Málaga, H. (2010). Medidas y estrategias para la prevención y control de los accidentes de tránsito: experiencia peruana por niveles de prevención. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 27(2), 231-236. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36319368011>
- Mali, S. (2020). Traffic police operation based on sensors and data analytics. *Transportation Research Procedia*, 47, 187-194. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.03.078>
- Marín, B., Prado-Calderón, J. E. (2014). Buenas prácticas en la prevención de conducir bajo la influencia del alcohol. *Reflexiones*, 93(1), 73-83. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=72930086005>
- Merino, A. (2020). *Los muertos por accidentes de tráfico en el mundo*. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/muertos-accidentes-trafico-mundo/>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC]. (2018). *Seguridad vial*. <https://www.pvn.gob.pe/seguridad-vial/>
- Muñoz, C. I. (2015). *Metodología de la investigación* (1.a ed.). Oxford University.
- Naciones Unidas. (2018). *Los accidentes de tráfico, la principal causa de fallecimiento de jóvenes de entre 15 y 29 años*. <https://www.un.org/es/observances/road-traffic-victims-day>
- PUCP. (2019). *Formación humanística y científica* (1.ª ed., Número I).
- PUCP. (2021). *Transformación del servicio policial en comisarías: mejorando la seguridad ciudadana* (N.º 1; Vol. 1).

- Ramírez, A. F., y Valencia, C. (2021). Spatiotemporal correlation study of traffic accidents with fatalities and injuries in Bogota (Colombia). *Accident Analysis and Prevention*, 149, 1-18. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105848>
- Ramos, C. A. (2016). *Formación académica y capacitación fundamentales para el desempeño eficiente de los comisarios de la Policía Nacional del Perú en la gestión de las comisarias. El caso del del Rímac en el año 2014* [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Archivo digital. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/8110>
- Rios, F. M. (2018). *Fiscalización y Prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Archivo digital. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/31084>
- Tavara, R. A. (2021). *Gestión policial y calidad de servicio en la comisaría del Distrito de Monsefú* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Archivo digital. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/78188>
- Torres-Sandoval, F. A. (2017). Determinación de conductas inseguras en conductores de bus y su relación con accidentes de tránsito. Estudio de caso de una empresa de transporte público en Colombia. *DYNA*, 84(203), 263-272. <https://doi.org/10.15446/dyna.v84n203.67544>
- Villacorta, M. G. (2015). *Limitaciones en la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito en la Policía Nacional del Perú* [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Archivo digital. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/6689/VILLACORTA_RUIZ_MARIO_GUIDO_LIMITACIONES.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Woyessa, A. H., Heyi, W. D., Ture, N. H., y Moti, B. K. (2021). Patterns of road traffic accident, nature of related injuries, and post-crash outcome determinants in western Ethiopia - a hospital based study. *African Journal of Emergency Medicine*, 11(1), 123-131. <https://doi.org/10.1016/j.afjem.2020.09.008>

ANEXOS

Anexo 01: Instrumento de recolección de datos

A continuación, se muestra los enunciados que se realizarán por cada variable y dimensión.

Variable	Dimensión	Indicador	Ítem	1	2	3	4	5
Gestión Policial	Recursos Humanos	Nivel de Conocimientos	1. ¿El personal que presta servicios en la comisaria de Luya y Lamud, es capacitado o ha realizado un curso sobre estrategias para prevenir y reducir accidentes de tránsito?					
			2. ¿Sus compañeros de trabajo dominan técnicas para prevenir y reducir accidentes de tránsito en el desempeño de sus labores?					
		Habilidades y Destrezas	3. ¿Sus compañeros de trabajo tienen habilidades y destrezas especiales para prevenir y reducir accidentes de tránsito en la provincia de Luya?					
			4. ¿El personal que presta servicios en la comisaria de Luya y Lamud, ha sido seleccionado para prestar servicios en dicha Unidad PNP?					
		Nivel de Motivación	5. ¿Los efectivos policiales que prestan servicios en la comisaria de Luya y Lamud, se sienten a gusto?					
			6. ¿El personal que presta servicios en la comisaria de Luya y Lamud, constantemente es motivado por el jefe de Unidad o la Institución policial?					
	Recursos Logísticos	Sostenibilidad	7. ¿Los vehículos para el patrullaje de la comisaria de Luya y Lamud, reciben el mantenimiento adecuado?					
			8. ¿Los vehículos para el patrullaje de la comisaria de Luya y Lamud, reciben el combustible suficiente para el servicio?					
		Nivel de Calidad	9. ¿Considera que, los vehículos para el patrullaje de la comisaria de Luya y Lamud, son los recomendables para el servicio?					
			10. ¿Los vehículos para el patrullaje de la comisaria de Luya y Lamud, se encuentran en buen estado de operación?					
	Normas Legales	Nivel de Fiabilidad	11. ¿Considera que las leyes que regulan el tránsito, son suficientes para prevenir y reducir los accidentes de tránsito?					

	Nivel de efectividad	12. ¿Las leyes que regulan el tránsito, permiten al personal de la comisaria de Luya y Lamud prevenir y reducir los accidentes de tránsito con efectividad?								
Recursos Tangibles	Activo Fijo	13. ¿Cuenta la comisaria de Luya y Lamud con la infraestructura necesaria para realizar sus actividades?								
		14. ¿Cuenta la comisaria de Luya y Lamud con vehículos y equipos suficientes ante cualquier emergencia?								
	Tecnología	15. ¿Cuenta la comisaria de Luya y Lamud con tecnología de punta para realizar sus actividades?								
		16. ¿La tecnología que maneja la comisaria de Luya y Lamud para realizar sus actividades es difícil de entender para usted?								
Prevención de Accidentes de Tránsito	Patrullajes	17. ¿El patrullaje efectuado por la comisaria de Luya y Lamud, permite prevenir y reducir los accidentes de tránsito?								
		18. ¿El patrullaje realizado por la comisaria de Luya y Lamud, para prevenir y reducir accidentes de tránsito obedece a una estrategia?								
	Operativos	19. ¿Los operativos que efectúa la comisaria de Luya y Lamud, son efectivos previniendo los accidentes de tránsito?								
		20. ¿Los operativos que efectúa la comisaria de Luya y Lamud, son estratégicos para prevenir accidentes de tránsito?								
	Capacidad de atención al ciudadano	21. ¿Personal de la comisaria de Luya y Lamud, siempre llega primero ante un accidente de tránsito para auxiliar a los heridos?								
	Reacción Inmediata	Toma de decisiones	22. ¿Considera que el jefe de la comisaria de Luya y Lamud toma decisiones inmediatas en mejorar las estrategias para la prevención de accidentes de tránsito, sin esperar que el Comando las disponga?							
			23. ¿Considera que las decisiones tomadas en la prevención y reducción de accidentes de tránsito, son consultadas primero al Comando Policial?							
		Iniciativa	24. ¿El personal de la comisaria de Luya y Lamud tiene iniciativa para mejorar la prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Luya?							
25. ¿El personal de la comisaria de Luya y Lamud está debidamente capacitado en la prevención y reducción de accidentes de tránsito que se suscitan en la provincia de Luya?										

Anexo 02: Validación de instrumento

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. Información General

- 1.1. **Nombres y apellidos del validador:** Dr. Adolfo Cacho Revilla
- 1.2. **Institución donde labora:** Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza
- 1.3. **Cargo:** Docente nombrado
- 1.4. **Grado Académico:** Doctor
- 1.5. **Nombre del instrumento evaluado:** Cuestionario de Gestión Policial y Prevención de Accidentes
- 1.6. **Autor del instrumento:** Bach. Yheyson Vidal Quilo Yalta
- 1.7. **Nombre del estudio:** Gestión policial y su incidencia en prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Iyza, 2021.

II. Aspectos de validación

Revisar y analizar el conjunto de ítems del instrumento de investigación y luego marcar con un aspa (X), en la Ficha de Validación, el casillero según la calificación que asigne a cada uno de los indicadores.

Aspectos de validación del instrumento		Escala (puntos)			Observaciones, Sugerencias
		1 (C)D	2 (B)	3 (A)	
1.Pertinencia	Los ítems miden lo previsto en los objetivos de investigación			X	
2. Coherencia	Los ítems responden a lo que se debe medir en la variable y sus dimensiones			X	
3. Congruencia	Los ítems son congruentes entre sí y con el concepto que mide			X	
4.Suficiencia	Los ítems son suficientes en cantidad para para medir la variable			X	
5.Objetividad	Los ítems se expresan en comportamientos y acciones Observables			X	
6.Consistencia	Los ítems están formulados en concordancia con los fundamentos técnicos de la variable			X	
7.Organización	Los ítems están secuenciados y distribuidos de acuerdo a dimensiones e indicadores			X	
8. Claridad	Los ítems están redactados en un lenguaje entendible				
9. Formato	Los ítems están escritos respetando aspectos técnicos (tamaño de letra, espaciado, interlineado, nitidez).			X	
10.Estructura	El instrumento cuenta con instrucciones, consignas bien definidas.			X	
Corteo Total		0	0	30	

Promedio de valoración : $30/30 = 1$

Coefficiente de validez $\frac{A + B + C}{30}$

CALIFICACIÓN GLOBAL:

MUY BUENA

Intervalos	Resultados
0,00 – 0,49	Validez nula
0,50 – 0,59	Validez muy baja
0,60 – 0,69	validez baja
0,70 – 0,79	Validez aceptable
<u>0,80 – 0,89</u>	<u>Validez buena</u>
0,90 – 1,00	Validez muy buena

Fecha:06-06-2022



Dr. C.P. Adolfo Cacho Revilla

Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. Información General

- 1.1. **Nombres y apellidos del validador:** Mg. Erlita Liatas Becerra
- 1.2. **Institución donde labora:** Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza
- 1.3. **Cargo:** Docente nombrada
- 1.4. **Grado Académico:** Magister
- 1.5. **Nombre del instrumento evaluado:** Cuestionario de Gestión Policial y Prevención de Accidentes
- 1.6. **Autor del instrumento:** Bach. Yheyson Vidal Quilo Yalta
- 1.7. **Nombre del estudio:** Gestión policial y su incidencia en prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Iyá, 2021.

II. Aspectos de validación

Revisar y analizar el conjunto de ítems del instrumento de investigación y luego marcar con un aspa (X), en la Ficha de Validación, el casillero según la calificación que asigne a cada uno de los indicadores.

Aspectos de validación del instrumento		Escala (puntos)			Observaciones, Sugerencias
		1 (C)D	2 (B)	3 (A)	
1. Pertinencia	Los ítems miden lo previsto en los objetivos de investigación			x	
2. Coherencia	Los ítems responden a lo que se debe medir en la variable y sus dimensiones			x	
3. Congruencia	Los ítems son congruentes entre sí y con el concepto que mide			x	
4. Suficiencia	Los ítems son suficientes en cantidad para para medir la variable			x	
5. Objetividad	Los ítems se expresan en comportamientos y acciones Observables			x	
6. Consistencia	Los ítems están formulados en concordancia con los fundamentos teóricos de la variable			x	
7. Organización	Los ítems están secuenciados y distribuidos de acuerdo a dimensiones e indicadores			x	
8. Claridad	Los ítems están redactados en un lenguaje entendible				
9. Formato	Los ítems están escritos respetando aspectos técnicos (tamaño de letra, espaciado, interlineado, nitidez)			x	
10. Estructura	El instrumento cuenta con instrucciones, consignas bien definidas			x	
Coteo Total		0	0	30	

Promedio de valoración : 30/30= 1

Coefficiente de validez $\frac{A + B + C}{30}$

CALIFICACIÓN GLOBAL:

MUY BUENA

Intervalos	Resultados
0,00 – 0,49	Validez nula
0,50 – 0,59	Validez muy baja
0,60 - 0,69	validez baja
0,70 – 0,79	Validez aceptable
<u>0,80 – 0,89</u>	<u>Validez buena</u>
0,90 – 1,00	Validez muybuena

Fecha: 08-06-2022



Mg. Erlita Liatas Becerra

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. Información General

- 1.1. **Nombres y apellidos del validador:** Mg. Juan Alberto Avalos Hubeck.
- 1.2. **Institución donde labora:** Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza
- 1.3. **Cargo:** Docente nombrado
- 1.4. **Grado Académico:** Magister
- 1.5. **Nombre del instrumento evaluado:** Cuestionario de Gestión Policial y Prevención de Accidentes
- 1.6. **Autor del instrumento:** Bach. Yheyson Vidal Quilo Yalta
- 1.7. **Nombre del estudio:** Gestión policial y su incidencia en prevención de accidentes de tránsito en la provincia de Iyza, 2021.

II. Aspectos de validación

Revisar y analizar el conjunto de ítems del instrumento de investigación y luego marcar con un aspa (X), en la Ficha de Validación, el casillero según la calificación que asigne a cada uno de los indicadores.

Aspectos de validación del instrumento		Escala (puntos)			Observaciones, Sugerencias
		1 (C)D	2 (B)	3 (A)	
1. Pertinencia	Los ítems miden lo previsto en los objetivos de investigación			x	
2. Coherencia	Los ítems responden a lo que se debe medir en la variable y sus dimensiones			x	
3. Congruencia	Los ítems son congruentes entre sí y con el concepto que mide			x	
4. Suficiencia	Los ítems son suficientes en cantidad para para medir la variable			x	
5. Objetividad	Los ítems se expresan en comportamientos y acciones Observables			x	
6. Consistencia	Los ítems están formulados en concordancia con los fundamentos teóricos de la variable			x	
7. Organización	Los ítems están secuenciados y distribuidos de acuerdo a dimensiones e indicadores			x	
8. Claridad	Los ítems están redactados en un lenguaje entendible				
9. Formato	Los ítems están escritos respetando aspectos técnicos (tamaño de letra, espaciado, interlineado, nitidez).			x	
10. Estructura	El instrumento cuenta con instrucciones, consignas bien definidas			x	
Coteo Total		0	0	30	

Promedio de valoración : 30/30= 1

Coefficiente de validez $\frac{A + B + C}{30}$

CALIFICACIÓN GLOBAL:

MUY BUENA

Intervalos	Resultados
0,00 – 0,49	Validez nula
0,50 – 0,59	Validez muy baja
0,60 - 0,69	validez baja
0,70 – 0,79	Validez aceptable
<u>0,80 – 0,89</u>	<u>Validez buena</u>
0,90 – 1,00	Validez muybuena

Fecha:09-06-2022


Mg. Juan Alberto Avalos Hubeck.