

**UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN DE HUÁNUCO
ESCUELA DE POSGRADO**



**EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA CON LOS
ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERÍODO 2017.**

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: GESTIÓN PÚBLICA

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO DE DOCTOR EN
ADMINISTRACIÓN**

TESISTA: JORGE LUIS JESÚS AQUINO

ASESOR: DR. QUINTIDIANO NAPOLEÓN CÉSPEDES GALARZA

HUÁNUCO - PERÚ

2019

DEDICATORIA

A MIS QUERIDOS PADRES AUGURIO JESÚS Y LUISA AQUINO POR SEGUIR CONSTITUYENDO EN MI VIDA MANANTIALES INAGOTABLES DE AMOR, TERNURA Y BONDAD.

A MIS HERMANOS YONI, WENDY Y MARY SÍMBOLOS DE FRATERNAL COMPRENSIÓN.

A MI QUERIDO ABUELO QUE DESDE EL CIELO GUIA MIS PASOS PARA SER MEJOR SER HUMANO CADA DÍA.

JORGE JESUS

AGRADECIMIENTO

A Dios nuestro señor, por haber sido guía y motivación.

A la Escuela de Posgrado de la UNHEVAL, alma mater de mi formación profesional, a su director y el personal administrativo por su apoyo incondicional.

A los inalcanzables forjadores de la cultura, doctores y magísteres de la Escuela de Pos grado, quienes contribuyeron acertada y decididamente en mi formación de doctorando.

A mi dialecto asesor Dr. Quintidiano Napoleón Céspedes Galarza quien me obsequió filantrópicamente su valioso tiempo para el asesoramiento permanente del presente trabajo de investigación.

A los funcionarios de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco por las facilidades para la recolección de la información y por su apoyo constante en la culminación de esta investigación.

A los señores miembros del Jurado, por haber complementado con sus orientaciones a la formulación de importantes conclusiones en torno a los objetivos planteados en la presente tesis.

A mis familiares y amigos, que me han apoyado en todo momento en las diferentes etapas de este doctorando, a todos ellos que han sumado a este propósito.

RESUMEN

El objetivo general es: determinar la incidencia del sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017. La misma que fue aplicada a una muestra de 75 personas. Utilizando la investigación explicativa por la naturaleza del presente trabajo de investigación; se esquematizó con un diseño con pre-test y con pos-test. Los resultados nos muestran que tienen un buen conocimiento sobre las reglas de tránsito; en el manejo tienen una calificación de regular en un 49%; el presupuesto para el mantenimiento automotrices lo realizan regular en un 47%; presenta una buena salud en un 49%; los accidentes a fallas mecánicas se tiene en un 44%; sobre los accidentes a fallas humanas se tiene en un 52%; en una valoración de regular. Sobre los accidentes por el mal estado de las carreteras, es regular en un 51%; a la falta de señalizaciones en un 52% como bueno; sobre el sistema de emisión de licencias de forma regular lo afirman en un 55%; y la labor de prevención ante accidentes de tránsito es regular en un 48% en su mayoría. Como conclusión general: Se determinó mediante el estadígrafo de Rho de Spearman que el sistema de emisión de licencias de conducir incide en un 0,779 con la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad.

Palabras Clave: Emisión de Licencias, Examen de Conducir, Pruebas Psicológicas, Accidentes de Tránsito.

ABSTRACT

The general objective is: to determine the incidence of the driver's license issuance system in the Regional Directorate of Transportation and Communications of Huánuco with traffic accidents, period 2017. The same was applied to a sample of 75 people. Using explanatory research by the nature of this research work; It was schematized with a pre-test and post-test design. The results seem to us to have a good knowledge about the traffic rules; in the management they have a regular rating of 49%; the budget for automotive maintenance was carried out regularly by 47%; it presents a good health in 49%; accidents due to mechanical failures are 44%; about accidents to human failures it is 52%; in a regular assessment. About accidents due to the poor state of the roads, it is regular at 51%; to the lack of signs in 52% as good; on the system of issuing licenses on a regular basis they affirm it in 55%; and the traffic accident prevention work is regular at 48% mostly. As a general conclusion: It was determined by the Spearman Rho statistic that the driver's license issuance system affects 0.779 with the probability of traffic accidents occurring in the city.

Keywords: Licensing, Driving Test, Psychological Tests, Traffic Accidents.

RESUMO

O objetivo geral é: determinar a incidência do sistema de emissão de carteira de motorista na Direção Regional de Transportes e Comunicações de Huánuco com acidentes de trânsito, período de 2017. O mesmo foi aplicado a uma amostra de 75 pessoas. Usando pesquisa explicativa pela natureza deste trabalho de pesquisa; Foi esquematizado com um design de pré-teste e pós-teste. Os resultados parecem ter um bom conhecimento sobre as regras de tráfego; na administração, eles têm uma classificação regular de 49%; o orçamento para manutenção automotiva foi realizado regularmente em 47%; apresenta boa saúde em 49%; os acidentes por falhas mecânicas são de 44%; sobre acidentes com falhas humanas é de 52%; em uma avaliação regular. Sobre acidentes devido ao mau estado das estradas, é regular em 51%; à falta de sinais em 52% como bom; no sistema de emissão regular de licenças, afirmam em 55%; e o trabalho de prevenção de acidentes de trânsito é regular em 48%, principalmente. Como conclusão geral: foi determinado pela estatística Spearman Rho que o sistema de emissão da carteira de motorista afeta 0,779 com a probabilidade de ocorrência de acidentes de trânsito na cidade.

Palavras-chave: Licenciamento, Teste de Condução, Testes Psicológicos, Acidentes de Trânsito.

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
RESUMEN.....	iv
ABSTRACT.....	v
RESUMO.....	vi
ÍNDICE	vii
INTRODUCCIÓN.....	ix

CAPÍTULO I

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Fundamentación del Problema de Investigación.....	1
1.2 Justificación.....	6
1.3 Importancia o propósito.....	7
1.4 Limitaciones.....	7
1.5 Formulación del problema de investigación general y específicos.....	8
1.6 Formulación de objetivos generales y específicos.....	9
1.7 Formulación de hipótesis generales y específicas.....	10
1.8 Variables.....	11
1.9 Operacionalización de variables.....	12
1.10. Definición de términos operacionales.....	13

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación	14
2.2. Bases teóricas.....	18
2.2.1. Variable N° 1: Sistema de emisión de licencias de conducir.....	20
2.2.2. Variable N° 2: Accidentes de Tránsito.....	23
2.3. Bases conceptuales.....	41
2.4. Bases epistemológicas	47

CAPITULO III

ASPECTOS METODOLÓGICOS

3.1. Ámbito	51
3.2. Población.....	51
3.3. Muestra	52
3.4. Nivel y tipo de investigación	53
3.5. Diseño y esquema de investigación	55
3.6. Técnicas e instrumentos	56
3.7. Validación y confiabilidad de instrumento	59
3.8. Procedimiento	62
3.9. Plan de tabulación y análisis de datos	63

CAPITULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Análisis descriptivo	64
4.2. Análisis inferencial y contrastación de hipótesis.....	78
4.3. Discusión de resultados	85
4.4. Aporte de la investigación	93

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES O SUGERENCIAS

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

ANEXOS

ANEXO N° 01 MATRIZ DE CONSISTENCIA

ANEXO N° 02 CONSENTIMIENTO INFORMADO

ANEXO N° 03 INSTRUMENTO

ANEXO N° 04 FORMATO DE VALIDACIÓN

NOTA BIOGRÁFICA

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito en el país se producen por diferentes causas entre las cuales figuran: los despistes por el exceso de velocidad, el no uso de los puentes peatonales, la imprudencia del peatón, el vaciado de frenos, el estado étílico de los conductores, el mal tiempo que se produce en algunas estaciones, la poca o escasa señalización en las vías públicas, el deficiente mantenimiento de vías; muchas de éstas circunstancias son como consecuencia del otorgamiento de licencias de conducir a personas que no poseen las aptitudes psicosomáticas requeridas y algunas a las que se les otorga licencias de mayor categoría sin que tengan la experiencia.

“El 23 de junio de 2016, se promulgó un nuevo reglamento de licencias, el mismo que señalaba que existen varias causas de los accidentes de tránsito siendo una de las principales el manejar en estado de ebriedad, junto con otros factores como el mal estado de las pistas, el clima, el uso indebido de celulares, imprudencia de los conductores, siendo 70% de las causas. Sin embargo, se deja entrever que no solo las causas señaladas podrían ser, lo que hace necesario que se emita un nuevo reglamento procurando disminuir los accidentes de tránsito. El citado reglamento señala que para obtener una adecuada licencia de conducir deben intervenir tres factores adecuadamente establecidos siendo regulados y supervisados por el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los que se encuentran las Escuelas de Enseñanza y Manejo, los centros de evaluación psicosomática y los requisitos para obtener una licencia de conducir.” (Diario Oficial el Peruano, 2017).

Este nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir ha sufrido algunas variantes en cuanto a los requisitos para obtener licencias de conducir, en los requisitos para la autorización de la toma de exámenes psicosomáticos, para la toma de exámenes de manejos y para la toma de exámenes de conocimiento, se busca con este nuevo marco normativo que los conductores sean los de mejores aptitudes en el

convencimiento que con ello se reducirán los accidentes de tránsito. De no ser así, en el Perú los accidentes seguirán en aumento, nuevas familias se verán afectadas por ello creciendo incontrolablemente este problema social; se hace necesario unir esfuerzos y tomar decisiones en diferentes frentes, por un lado, insistir en educar en seguridad vial, por otro generar normas y reglamentos que se encuentren a la altura de las circunstancias; el propósito es reducir los accidentes de tránsito en todo el territorio nacional y en especial en la ciudad de Huánuco.

La presente investigación pretendió determinar el nivel de confiabilidad y validez de las pruebas de conocimientos y psicotécnicas que realiza la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco, institución adscrita al Gobierno Regional, para el otorgamiento de licencias de conducir a personas que realizarán transporte particular y comercial, de la misma manera pretende realizar un diagnóstico sobre las principales causas objetivas y subjetivas de los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco.

Se espera que la mejora en los procedimientos para el otorgamiento de licencias por parte de la DRTC del Gobierno Regional de Huánuco y el incremento del conocimiento de las reglas de tránsito se evidencie en la disminución de faltas al reglamento de tránsito, así como la idoneidad para la conducción de vehículos, se exprese en una menor responsabilidad en los accidentes de tránsito. Ese es el sentido de la presente investigación.

La presente investigación “El Sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco y su incidencia en los accidentes de tránsito, período 2017, se desarrolló con el objetivo de determinar la incidencia del sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017.

Esta investigación contribuye a la mejora del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco permitiendo la reducción de accidentes de tránsito, del mismo modo en todo el país. Buscó la incidencia de los accidentes de tránsito y el sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, Huánuco 2017.

La investigación, está constituida por IV Capítulos, los que a continuación mencionamos: En el Capítulo I, se delimitó la descripción del problema de investigación, fundamentos del problema de investigación la justificación, importancia o propósito, limitaciones, la formulación del problema de investigación tanto general como específicos, del mismo modo formulación del objetivo general y específicos, alcanzados que esboza la importancia del estudio, formulación de hipótesis general y específicos, las variables, operacionalización de variables y finalmente la definición de términos operacionales. En el Capítulo II, se vio el marco teórico, los antecedentes, internacionales, nacionales y locales; relacionados al tema, así como las bases teóricas, conceptuales para cada variable de estudio y las bases epistemológicas. En el capítulo III, nos dedicamos a los aspectos metodológicos, así como el ámbito, su población y muestra de estudio, el nivel de investigación y tipo, del mismo modo el diseño de investigación, las técnicas e instrumentos, validación y confiabilidad del instrumento, procedimiento, plan de tabulación y análisis de datos.

En el capítulo IV, resultados y discusión: presentan el análisis descriptivo, análisis inferencial y contrastación de hipótesis, discusión de los resultados, aportes a la investigación, conclusiones y recomendaciones o sugerencias. Finalmente se acompaña de los anexos, matriz de consistencia, consentimiento informado, instrumento, formato de validación de los instrumentos por jueces y la nota biográfica del autor de la investigación.

CAPÍTULO I

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Fundamentación del Problema de Investigación

En el ámbito internacional, actualmente como una respuesta a las altas tasas de muertes por accidentes de tránsito las instituciones y empresas de transportes buscan identificar las causas principales, esto conlleva conocer sus diferentes dimensiones, métodos, enfoques, herramientas y teorías administrativas; las oportunidades que puedan representar una ventaja competitiva con respecto a las demás instituciones, y de analizar el sistema de quienes otorgan las licencias para el manejo de un vehículo, y que por “Sistema” se entiende conjunto de actividades interrelacionadas entre sí para lograr objetivos institucionales planteados (visión), la asignación de cada grupo determinado a un administrador con autoridad para liderarlo y supervisarlo, y el establecimiento de las medidas (sistemas y procedimientos) necesarios para procurar una coordinación vertical y horizontal con los demás miembros de la estructura organizacional. Dentro de este contexto, la noción de accidentes de tránsito, se refirió a la problemática del tránsito respecto a su desplazamiento sin accidentes; al ambiente físico en que se desarrollan dichas actividades de transporte, que tienen lugar en el entorno y las diversas regulaciones formales que afectan dicho trabajo. **Robbins (1999)**, se refiere a un

sistema compuesto de las instituciones y fuerzas externas que pueden influir en su desempeño.

El concepto de accidentes de tránsito nos permite ampliar la perspectiva de análisis de una institución a una visión más global, integrando ciertas actividades como una variable sistémica que impacta en el logro de los objetivos estratégicos. Las características de la organización generan un determinado sistema. Este sistema repercute sobre las consecuencias y estadísticas negativas de la población en general sobre su correspondiente comportamiento. Este comportamiento tiene obviamente una gran variedad de consecuencias para la organización como, por ejemplo, productividad, satisfacción, rotación, adaptación, etc. **(Kotler, 2004)**.

En el Perú, existen instituciones que emiten licencias de conducir con diversos sistema no definidos más que por nueva norma que aún no se implementa, la misma que genera vacíos que podría traer consecuencias en diversos ámbitos de transporte público y privado a nivel nacional; el nuevo Reglamento establece ciertos procedimientos cuya finalidad es fortalecer el sistema de emisión de licencias es decir que quienes obtengan estos permisos sean personas que verdaderamente tengan las competencias y actitudes necesarias para ponerse al frente de un volante y no poner en riesgo la vida de los demás.

Los antecedentes de la creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se remontan al 24 de diciembre de 1879, en el Gobierno del Presidente de la República Nicolás de Piérola.

Posteriormente se crea el Cuerpo de Ingenieros de Caminos de la República el año de 1905, entidad encargada de promover el desarrollo vial del país. El 3 de noviembre de 1916, se promulga la Ley N° 23323, llamada "Ley de Caminos", que establece la clasificación de Carreteras en Nacionales, Departamentales, Provinciales y Distritales; fija la intervención del Estado y Municipalidades. En 1920 se expide la Ley 41114 llamada "Ley de Conscripción Vial", mediante el cual se construye la carretera Central que une Cerro de Pasco con Huánuco, y luego la construcción de la Carretera Huánuco – Tingo María en el año 1929 denominada Federico Basadre. Por Decreto Ley del 16 de enero de 1950 se crea la Dirección de Caminos, separándola de Ferrocarriles y con fondos del Ministerio de Fomento y Guerra se dio más impulso a la construcción de carreteras.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco es una institución que goza de personería Jurídica de Derecho Público Interno, con autonomía técnica, presupuestal y administrativa en el ejercicio de sus funciones, y se encargan funciones, en la cual se constituye como Unidad Ejecutora que forma parte del Pliego 448 Gobierno Regional Huánuco que depende técnica y normativamente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con dependencia administrativa, funcional y presupuestal del citado Pliego.

Tiene la competencia de integrar interna y externamente al Departamento de Huánuco, para lograr el desarrollo de la infraestructura vial, y el desarrollo de los medios de comunicación regional, el cual vincula las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, que permitirá fomentar y fortalecer el progreso regional.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco tiene como funciones: formular, aprobar, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de transportes de la Región Huánuco, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales, planificar, administrar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura vial regional, no comprendida en la red vial nacional o rural, debidamente priorizada dentro de los planes de desarrollo regional. Asimismo, promover la inversión privada, nacional y extranjera en proyectos de infraestructura de transporte, autorizar, supervisar, fiscalizar y controlar la prestación de servicios de transporte interprovincial dentro del ámbito regional en coordinación con los Gobierno Locales, regular, supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, de acuerdo a la normatividad vigente.

En ese sentido tomando como referencia la función que tiene la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias, existe un deficiente sistema vulnerable que no se ajusta a las exigencias reales por lo que se puede evidenciar la inadecuada toma de exámenes de conocimiento sobre reglas de tránsito donde no existe una supervisión adecuada ya que el usuario entre al sistema programado para responder las preguntas del

examen y no es vigilado y/o controlado esto le permite utilizar medios y mecanismos a su favor y poder aprobar con facilidad, asimismo, la deficiente evaluación de manejo en el campo en condiciones inadecuadas acarrea consecuencias a futuro por ejemplo el evaluador debe tener pruebas fehacientes de la aprobación o desaprobación del postulante como en otras regiones donde se hace uso de la tecnología y herramientas necesarias para una óptima toma de manejo la misma que no existe a pesar de ser uno de los requisitos más importantes.

En tal sentido también es propicio mencionar como problemática la incorrecta verificación del buen estado de salud de los conductores ya que algunos conductores en la fase de evaluación médica no fueron evaluados correctamente las discapacidades que se pueden observar a simple vista a los postulantes por lo que se deja pasar siendo un requisito indispensable ya que el incumplimiento de la misma puede ocasionar consecuencias a futuro y evitarlo o mejorar este sistema es materia de esta investigación, este diagnóstico se menciona en base a la displicencia con que las clínicas toman el exámen médico, muchas de las cuales llegan a aplicarles solamente un triaje a los postulantes, esto en referencia a lo vertido por muchos postulantes.

El pronóstico es que, si no se genera un control óptimo en el sistema de emisión de licencias de conducir, inevitablemente se incrementará el problema mencionado, es decir se podrá seguir observando y con mayor incidencia el inadecuado control del sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco, que finalmente influirá significativamente en los accidentes de

tránsito. Las instituciones que no ponen en práctica el control en el corto y largo plazo van a tener deficiencias en su gestión, y esto tiene repercusiones en el describir las causas y consecuencias de los accidentes. Estas características de la organización son relativamente permanentes en el tiempo, se diferencian de una organización a otra y de una sección a otra dentro de una misma institución.

Para el control del pronóstico planteado se podrá revertir de manera significativa los accidentes de tránsito aplicando los fundamentos teóricos, y tecnológicos del adecuado control del sistema de emisión de licencias de conducir, enfatizando en sus dimensiones como: la correcta toma de exámen de conocimiento, correcta evaluación de manejo, gestionar mayor presupuesto para el mantenimiento óptimo de las vías departamentales y verificar la evaluación médica de los conductores en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco.

1.2. Justificación e Importancia

1.2.1. Justificación:

Social. - Relevante disminución de los accidentes de tránsito en la región a través del trabajo de investigación, en ese sentido se justifica por que identificó las razones reales existentes y se revirtió dicha situación con el aporte del investigador.

Teórico. - El presente trabajo de investigación encuentra su justificación teórica en que pretende contrastar la aplicabilidad y efectividad del marco normativo, procedimental y teórico en la realidad, así como contribuir al enriquecimiento teórico.

Político. - La suma de los actores políticos quienes intervinieron en el desarrollo del presente trabajo de investigación fue muy relevante porque la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco trabaja en conjunto con las entidades quienes están estrechamente relacionadas entre sí.

Organizacional. - Se justificó por que intervinieron diversas organizaciones para el cumplimiento de la reducción de accidentes de tránsito, así como para la supervisión de licencias y su emisión quienes dispusieron con su colaboración para el desarrollo del presente trabajo.

1.3. Importancia o Propósito

La importancia del presente trabajo de investigación radica en que contribuyó a encontrar las causas objetivas y subjetivas de la ocurrencia de los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco, la percepción de la ciudadanía es que la emisión de los permisos para conducir no se da de manera transparente, en los alrededores de la DRTC dado a que existen muchos tramitadores que indican que flexibilizan y agilizan de manera ilegal los procedimientos para la obtención de la licencia, esta investigación dio luces respecto a este tema.

1.4. Limitaciones.

Los aspectos que restringieron el trabajo de investigación fueron:

La predisposición de la población:

Al realizar el trabajo de investigación en campo las personas no se encontraban predispuestas a colaborar con el desarrollo normal de la

investigación por lo que generalmente suele suceder; pero luego de una ardua labor y una explicación amable se pudo superar este impase.

- Restricciones de acceso total: por los cambios que hubo en el personal año a año la reacción ante la evaluación fue con desconfianza debido a que las personas que estuvieron en aquella época fueron otras, lo que conlleva a que la información brindada sea incompleta o imprecisa, esta restricción fue superada ya que en un conversatorio general se explicó el cargo ocupado anteriormente y que actualmente desarrollaba un trabajo de investigación en relación a dicha institución.
- Aprobación de nuevos decretos supremos: cada año de acuerdo a las nuevas políticas tienden a modificar el reglamento a través de decretos supremos aprobados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; se pudo obtener los decretos actuales y vigentes proporcionados por el área competente que fue de gran ayuda para el desarrollo del trabajo de investigación.

1.5. Formulación del Problema

1.5.1. Problema general

PG: ¿Cómo incide el sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017?

1.5.2. Problemas específicos.

PE₁: ¿Cómo incide la evaluación del exámen de conocimiento en reglas de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017?

PE₂: ¿Cómo incide la evaluación de manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017?

PE₃: ¿Cómo incide los procedimientos para mantenimiento de las unidades automotrices con los accidentes de tránsito, período 2017?

PE₄: ¿Cómo incide verificación del buen estado de salud de los postulantes la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017?

1.6. Formulación del Objetivos Generales y/o Específicos

1.6.1. Objetivo general

OE: Determinar la incidencia del sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017.

1.6.2. Objetivos Específicos

OE₁. Analizar la incidencia en la evaluación del examen de conocimiento en reglas de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco, con los accidentes de tránsito período 2017.

OE₂. Analizar la incidencia en la evaluación de manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017.

OE₃. Constatar la incidencia de los procedimientos para el mantenimiento de las unidades automotrices con los accidentes de tránsito, período 2017.

OE₄. Determinar la incidencia de la verificación del buen estado de salud de los postulantes en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco con los accidentes de tránsito, período 2017.

1.7. Formulación de Hipótesis y/o Sistema de Hipótesis

1.7.1. Hipótesis general

HG: El sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

1.7.2. Hipótesis específicas

HE₁. La evaluación del examen de conocimiento en reglas de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco, incide significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

HE₂. La evaluación de manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco, incide significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

HE₃. Los procedimientos para el mantenimiento de los vehículos automotrices inciden significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

HE₄. La verificación del buen estado de salud de los postulantes en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.

1.8. Variables

1.8.1. Variable independiente: Sistema de emisión de Licencias de Conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco.

1.8.2. Variable dependiente: Accidentes de Tránsito.

1.8.3. Variable interviniente. Factores asociados a los conductores (Consumo de Alcohol, estupefacientes, errores humanos, etc.)

1.9. Operacionalización de variables

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA
VARIABLE INDEPENDIENTE Sistema de emisión de licencias de conducir en la DRTC- Hco.	EXAMEN DE CONOCIMIENTO EN REGLAS	Reglas preventivas Reglas de Advertencia Reglas persuasivas	TIPO DE INVESTIGACIÓN: La presente investigación es de tipo EXPLICATIVO. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN: El enfoque de trabajo de investigación es CUANTITATIVO ALCANSE DE INVESTIGACIÓN: El presente trabajo de
	EVALUACIÓN DE MANEJO	Encajonamiento Estacionamiento Direccionamiento	
	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS UNIDADES AUTOMOTRICES	* Presupuesto Institucional de Apertura * Presupuesto Inicial Modificado	
	VERIFICACIÓN DEL BUEN ESTADO DE SALUD DEL POSTULANTE	* Discapacidad * Estado físico	
VARIABLE DEPENDIENTE Accidentes de Tránsito	ACCIDENTES ATRIBUIBLES A FALLAS MECÁNICAS	* Revisión técnica * Vehículos obsoletos por el tiempo * Error de fabricación	INVESTIGACIÓN: Investigación es DESCRIPTIVO CORRELACIONAL EXPLICATIVO NIVEL DE INVESTIGACIÓN: El presente trabajo es de nivel DESCRIPTIVO CORRELACIONAL DISEÑO DE INVESTIGACIÓN: Diseño Experimental de Tipo Transaccional POBLACIÓN Y MUESTRA: 04 FUNCIONARIOS 59 PERSONAL ADMINISTRATIVO 40 OBREROS
	ACCIDENTES ATRIBUIBLES A FALLAS HUMANAS	Desconocimiento del reglamento nacional de tránsito Negligencia del conductor Imprudencia	
	ACCIDENTES POR MAL ESTADO DE LAS CARRETERAS	* Carretera sin asfaltar * Carreteras sin mantenimiento rutinario * Carreteras sin mantenimiento mecanizado, * Carreteras sin mantenimiento periódico	
	ACCIDENTES ATRIBUIBLES A FALTA DE SEÑALIZACIONES	Señalizaciones preventivas Señalizaciones de advertencia Señalizaciones persuasivas	

1.10. Definiciones de términos operacionales

VARIABLE INDEPENDIENTE	DEFINICION OPERATIVA
SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR	Registro administrado por la Dirección General de Transporte Terrestre, en el cual se consignan las inscripciones, suspensiones y cancelaciones de las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para licencias de conducir, vinculantes para el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Las inscripciones en el Registro tienen la naturaleza jurídica de autorizaciones.
VARIABLE DEPENDIENTE	DEFINICION OPERATIVA
ACCIDENTES DE TRANSITO	Es un suceso imprevisto que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vías, especialmente es aquel suceso en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera repentina ocasionada por un agente externo involuntario.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

Después de haber revisado en los medios disponibles múltiples investigaciones científicas en las principales universidades del país y a nivel internacional se encontró estudios de investigación que se relacionan con el presente trabajo de tesis.

2.1.1. Antecedentes internacionales

A. *Javier Martin Mendo Mechan (2017)*. Realizó en su trabajo de investigación titulado; ***“El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017”***, Tesis para optar el grado académico de: Doctor en Derecho, en la Universidad Cesar Vallejo. De la cual se extraen las principales conclusiones:

- *1° De acuerdo a la hipótesis general demostrada en el estudio respecto a la eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores se ha llegado a demostrar fehacientemente que el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC, ha resultado más eficaz que el derogado reglamento nacional de licencias de conducir de*

vehículos motorizados y no motorizados de transporte Terrestre que se ve reflejado en el aumento de requisitos y evaluaciones más rigurosas para obtener la revalidaciones y diferentes categorías de licencias de conducir los mismo que están produciendo la disminución de los accidentes de tránsito.

- *2° Las evaluaciones de reglas de tránsito fueron de mayor exigencia y mayor puntaje con el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, comparado con el derogado reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, aprobado mediante decreto supremo N° 040-2008-MTC.*

B. Mauro William, Roca Ramos (2015), realizó la investigación titulada; **“Sistema de control de infracciones y sanciones para vehículos menores “Mototaxis”** Tesis realizada para optar el Título Profesional de Ingeniero Informático, en la Universidad Ricardo Palma. De la cual se extrae las siguientes conclusiones:

- *Se puede concluir que el uso de las herramientas tecnológicas como los dispositivos móviles son de gran importancia hoy en día, ya que facilitan la vida en todos los sectores, ya que es una interfaz gráfica entre el usuario y el sistema que permitirá reducir los tiempos en la captura de la*

información, registros de datos en tiempo real y la portabilidad de la información.

- *Se concluye también que el modelo de las aplicaciones es viable debido a que cumple con todos los requerimientos funcionales definidos que establece la ordenanza Municipal de Santa Eulalia.*

2.1.2. Antecedentes nacionales

A. Meilind Chú García (2014), realizó la investigación titulada; ***“Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa. Ministerio de Salud Enero a diciembre del 2010”***, Tesis para optar el Grado Académico de Magister en Salud Pública, en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. De la cual se extrae las siguientes conclusiones:

- *Las lesiones leves fueron debido a contusiones en más de una ubicación anatómica que se presentaron en los ocupantes de los vehículos de tres o más ruedas. Las lesiones graves correspondieron a fracturas en pelvis y miembros inferiores mientras que las lesiones fatales fueron debido a trauma torácico, en ambos casos los afectados fueron los peatones.*
- *Las lesiones leves producidas en los ocupantes de vehículos de tres o más ruedas fueron ocasionadas por automóviles de*

transporte particular al igual las lesiones fatales ocurridas en los peatones. Las combis o Custer de transporte público produjeron lesiones graves en los ocupantes de los vehículos de tres o más ruedas.

B. Fred Van Rubens, Lopez Hidalgo (2016) “Accidentes de tránsito atendidos en el Hospital Regional de Loreto de octubre a diciembre de 2015”. Tesis para optar el Título de Médico Cirujano, en la Universidad Nacional de la amazonia peruana. De la cual se extraen las principales conclusiones:

- *El grupo etario más afectado es el de 21 – 30 años con 30%, seguido de los de 31 – 40 años con 21%. Luego los de 15 – 20 años con 15%, los de 0 – 10 años con 14%; los menos afectados son los mayores de 60 años con 2%, seguidos de los 11 – 14 años con 4%.*
- *La condición según aliento a alcohol en personas que sufrieron accidentes de tránsito fue 63% para los que no tuvieron aliento a alcohol; seguido en 20 % por los que no fueron registrados y 17% por los que sí fueron registrados con aliento a alcohol.*

2.1.3. Antecedentes regionales

Habiendo revisado los repositorios físicos de las Universidades de la Región Huánuco, como son la Universidad Nacional Hermilio Valdizán de Huánuco, Universidad Privada de Huánuco, Universidad Agraria de la Selva, Universidad Alas Peruanas filial Huánuco, y la Universidad Los Ángeles de Chimbote filial

Huánuco, no se han encontrado investigaciones referentes a la temática de la presente tesis o que tengan similar enfoque.

2.2. Bases Teóricas

Ya hace cierto tiempo que las organizaciones se dieron cuenta de que sus activos físicos y financieros no tienen la capacidad de generar ventajas competitivas sostenibles en el tiempo, y descubren que los activos intangibles son los que aportan verdadero valor a las organizaciones. Pero, ¿a qué nos referimos cuando hablamos de activos intangibles? Los activos intangibles son una serie de recursos que pertenecen a la organización, pero que no están valorados desde un punto de vista contable. También son activos intangibles las capacidades que se generan en la organización cuando los recursos empiezan a trabajar en grupo, mucha gente en lugar de capacidades habla de procesos, o rutinas organizativas.

La gestión del conocimiento ha adquirido relevancia en los últimos años, cuando se ha observado que muchas empresas, sin tener abundancia de recursos materiales, obtienen mayores ventajas competitivas que otras que los poseen. Existen innumerables estudios que muestran que el conocimiento y su adecuada gestión tienen mucho que ver con la obtención de estas ventajas, entre las que se resalta, como se ha reiterado, la capacidad innovadora empresarial. En este panorama, no se puede pasar por alto el rol que desempeñan las tecnologías de información. Son muchos los investigadores que han estudiado las relaciones entre estas tecnologías y la gestión del conocimiento en menor número las que estudian las relaciones entre las tecnologías de

información y la innovación, y escasas aquellas que relacionan los tres conceptos.

Zack (1999) indica, que la aplicación orientada a la toma de decisiones, se define como el proceso de incorporación del conocimiento que añade valor a productos, servicios y prácticas de gestión de una organización. La misma está estrechamente relacionada a la naturaleza de las empresas y organizaciones dedicadas a la producción (**Nonaka y Takeuchi, 1995**). Además, la integración del conocimiento consiste en al menos cuatro acciones: el desarrollo de reglas y directivas, secuenciación de rutinas organizativas, resolución de problemas y toma de decisiones en grupo.

Una de las cuestiones claves en la argumentación de la gestión de conocimiento es la diferencia entre información y conocimiento. Tal diferencia es tan sutil que comúnmente se les confunde generando confusión y conduciendo a maneras muy diferentes de entender la GC. Muchas veces se habla de gestión sofisticada de la información en vez de GC, ya que es más habitual y sencillo gestionar información que conocimiento. **Devlin (1999)** aporta algunas premisas para diferenciar estos términos:

- La información es “una sustancia”, un objeto que existe independientemente de la persona.
- El conocimiento, por el contrario, no es un objeto, sino que requiere un conocedor, por lo que es una actividad intrínsecamente humana.
- El conocimiento es la información que una persona posee de manera utilizable para un propósito.

- El conocimiento, al contrario que la información, contiene creencias, valores y compromisos.

2.2.1. El Sistema de Emisión de Licencias de Conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco

El Peruano. (2016), indica: Que, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con competencias normativas para dictar los Reglamentos Nacionales así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, e interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre velando que se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

Nace la presente ley, la misma que se encuentra orientada a la satisfacción de las necesidades de la población y de los usuarios, teniendo como uno de sus principales objetivos lograr la protección de la población y de los actores que interviene en el transporte terrestre, cuidando su salud y por consiguiente lograr un bienestar general. De esta manera también el estado en materia de transporte promueve la inversión privada dirigida a la infraestructura y a los servicios de transportes, interviniendo en las acciones de fiscalización para que ella sea eficiente, autónoma y tecnicada de conformidad con el artículo 9° de la presente ley.

La ley señala tres competencias:**Normativa:**

Que es exclusivamente llevada por el ministerio de transportes y comunicaciones el cual se encarga de elaborar los reglamentos que deben ser cumplidos por todos los niveles y es a nivel nacional, por otro lado, también los gobiernos locales podrán en su respectiva jurisdicción emitir normas complementarias sin desnaturalizar ni transgredir los reglamentos dados por el MTC.

Gestión:

Están a cargo de las autoridades competentes para ello, las misma que pueden ser los servicios de administración tributarias- SAT, gerencia de transporte urbano-GTU, la dirección general de transportes terrestre-DGTT, la dirección de circulación y seguridad vial, pro –vías, entre otros. Estas entidades podrán administrar la infraestructura pública, registrar los servicios de transporte terrestre y mercancías, dar concesiones, permisos, autorizaciones en lo que les corresponda.

Fiscalización:

Está destinada a que los organismos competentes del estado supervisen la aplicación correctamente de las normas dadas por él, asimismo a falta de su incumplimiento detectar las infracciones cometidas por ellas.

Requisitos para otorgamiento de licencias

De conformidad con los artículos 13° y 14° del Decreto Supremo que aprobó el Reglamento Nacional de Emisión de

licencias de Conducir, tenemos dos tipos de requisitos para licencia de conducir, por un lado tenemos los requisitos para la obtención de licencias de conducir por otorgamiento directo es decir para obtener una licencia de conducir de la clase A categoría I y los requisitos para la obtención de licencias de conducir por recategorización requisitos que conllevan obtener las licencias de conducir de la clase A categorías II-a, II-b, III-a, III-b y III-c.

Criterios de evaluación psicósomática

Se refiere tanto a las aptitudes físicas como a las psicológicas que debe poseer un aspirante a licencias de conducir en sus diferentes categorías. Cabe señalar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con los centros de salud han dispuesto a través del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC que un conductor tiene que contar con un excelente estado de salud, por otro lado, el aspirante debe tener sus órganos de los sentidos especialmente los ojos y sus oídos en perfecto estado con el objetivo de no causar algún accidente de tránsito.

Respecto a las aptitudes psicológicas debemos indicar que el conductor o postulante a una licencia de conducir debe contar con una rapidez de reacción conocida como el intervalo de tiempo que existe entre el llamado estímulo sensorial y la llamada reacción voluntaria los mismos que son o deben ser automáticos,

estos deben ser muy veloces, los postulantes deben poseer un reflejo muy ágil el mismo que conllevará a que el conductor pueda evitar futuros accidentes de tránsito.

Requisitos para la obtención de licencias de conducir de la clase a en sus diferentes categorías.

Los siguientes requisitos que se presentan fueron aprobados mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC, que aprobaba el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizado y no motorizados de transporte terrestre y modificadorio:

Si quería obtener la categoría I, debería cumplir con los siguientes requisitos:

- ✓ Edad mínima, 18 años.
- ✓ Secundaria completa.
- ✓ Certificado médico de aptitud psicosomática.
- ✓ Certificado de aprobación del examen de normas de tránsito o Certificado expedido por una Escuela de Conductores, que acredite haber aprobado un programa de estudios para esta categoría.
- ✓ Aprobar el examen de manejo para la categoría.
- ✓ Pago por derecho de tramitación.

2.2.2. Examen de conocimiento en reglas

Baena, G., (2014). Es un conjunto de disposiciones creadas por la autoridad competente y que tiene por finalidad dar a conocer tanto

a los conductores como a los peatones respecto a cómo debe de ser su comportamiento en las vías públicas, facilitando el tránsito, evitar accidentes de tránsito y vivir en sociedad. También se puede decir que las reglas de tránsito fueron creadas con el único objetivo de regular el comportamiento que debe existir entre el que conduce un vehículo y un peatón en las vías públicas.

Tomando lo dicho líneas arriba, las reglas de tránsito las podemos clasificar de muchas maneras siendo las principales según su posición o ubicación, según su función, señales luminosas, señales transitorias, señales manuales. Sin embargo, también las podemos clasificar como reglas de tránsito de tipo reguladora, preventiva e informativa.

Las señales prohibitivas llamadas también restrictivas como lo son la señal siga de frente y no hay pase, señalan a los conductores respectivamente que la única dirección que debe seguir es la de ir de frente, y que no está permitida la circulación que indica la flecha. Así también podemos describir a la señal de giro o no a la izquierda o derecha la cual indica que el conductor sólo tiene la posibilidad de girar a la izquierda o derecha de ser el caso, siguiendo con la descripción podemos encontrar a la señal de circulación que indica la obligación que tiene el conductor de circular en el sentido que indica la flecha, tenemos la señal de mantener la derecha que nos va a señalar la posición que debe tener un vehículo en ciertos lugares de la vía pública, tenemos la señal de camiones a la derecha que obligan a los vehículos

pesados de ir por la derecha, pero podría darse el caso de encontrar la señal donde se les prohíbe pasar por ciertos lugares a los vehículos pesados, entre otras señales de velocidades.

2.2.3. Evaluación de manejo

Ávila, B. y Medina, S. (2008), define: Esta referida a los conocimientos básico que debe poseer un conductor para poder conducir un vehículo automotor por las vías públicas. Este conocimiento está referido al conocimiento y uso de los pedales que tiene el automóvil como lo son: el pedal de embrague, el pedal de freno y el pedal de aceleración.

El uso de los pedales señalados es como se indica: el conductor debe tener conocimiento que cuando conduce un carro con motor mecánico el pedal de embrague está asociado a la palanca de cambios; es decir, debe conocer que para pasar de una velocidad a otra necesariamente debe presionar el pedal de embrague.

La palanca de cambios está formada hasta por 5 velocidades, el estado neutro, y el retroceso. Los cambio o velocidades están asociadas a la letra H, toda vez que la primera velocidad se dirige hacia la patita superior izquierda de la letra señalada, el segundo cambio se dirige hacia la patita inferior izquierda de la letra, la velocidad tres se ubica en la patita superior derecho de la letra y la velocidad cuatro se ubica en la patita inferior izquierda de la letra señalada. Debiendo precisar

que la línea horizontal de la letra se relaciona con la posición neutral del carro en donde no se produce ningún movimiento del carro. Cabe señalar, que la velocidad 5 y la de retroceso se encuentran en la parte derecha a la letra señalada siendo en sentido opuesto, es decir la velocidad 5 se posiciona en la parte superior derecha a la letra y la de retroceso en la parte inferior izquierda a la letra.

El conductor debe conocer el uso adecuado del pedal de embrague, toda vez que su inadecuada utilización lo llevará a que el motor del carro se le apague, debiendo tener experiencia y mucha practica en la utilización del citado pedal, se recomienda que la utilización del pedal vaya en armonía con el pedal de freno, toda vez que ambos pedales se utilizan de manera inversa; es decir conforme vas acelerando se debe soltar el pedal de embrague y así evitar que el motor del carro se apague.

La Utilización de los pedales con los pies debe de ser de la siguiente manera: con el pie izquierdo solo se debe manipular el pedal de embrague y con el pie derecho se debe manipular tanto el pedal de freno como el pedal de aceleración, no siendo los dos a la vez.

Tabasso (2013) en su obra El derecho vial, hace mención a la irresponsabilidad de conductores y peatones en las vías, a su vez manifiesta que: Todos los conductores, peatones y otros usuarios de la vía deben comportarse de modo de no constituir un peligro o un estorbo para la circulación. Deben evitar causar daño a las

personas y a las propiedades públicas y privadas. Los usuarios de las vías públicas deben comportarse correctamente y de forma que no constituyan peligro o entorpecimiento para la circulación, así como evitar cualquier daño a las personas o los bienes, ya sean de dominio público o de propiedad privada.

2.2.4. Asignación presupuestal para el mantenimiento de unidades automotrices

Recope, (2012), refiere que un vehículo requiere de cuidados, no simplemente es cargarlos de combustible y arrancar. El mantenimiento que le brinde al mismo hará que la vida útil del vehículo se prolongue. Existen 3 tipos de mantenimiento: Mantenimiento correctivo, aquel en el que se reparan las diferentes partes del vehículo en el momento en el que dejan de funcionar o empiezan a fallar; preventivo, consiste en seguir las instrucciones del fabricante y predictivo, es el diagnóstico antes que ocurra una falla.

2.2.5. Verificación del buen estado de salud del postulante

García, E., (2013), indica: Consiste en verificar el cumplimiento de las disposiciones reglamentadas por las escuelas de formación y centros médicos donde se evalúan a los postulantes a una licencia de conducir, revalidación y recategorización.

La idoneidad de las evaluaciones del postulante asegura que éste cuente con aptitudes físicas y psicológicas, así como los conocimientos y habilidades en la conducción requeridas

para que la conducción de vehículos se realice en condiciones de seguridad.

Para analizar esta variable se consideraron los tres aspectos que constituyen el control del proceso de evaluación a los postulantes y conductores los cuales paso a detallar: determinar el conocimiento de reglas de tránsito; determinar los conocimientos de mecánica básica y determinar los conocimientos teóricos de manejo tomados a los postulantes a una licencia de conducir.

2.2.6. Base Teórica N° 02: ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Según **Ortiz, S. (2010)**, Refiere: Un accidente es un hecho fortuito, generalmente desgraciado o dañino, independiente de la voluntad humana, causado por una fuerza De las licencias de Conducir: Clasificación Obtención Revalidación Re categorización De la evaluación médica: Examen psicosomático De las Escuelas de Conductores El Certificado Evaluación de Conocimiento Examen de manejo extraordinaria que actúa rápidamente y ocasiona generalmente lesiones orgánicas y/o trastornos mentales (definición del grupo de expertos de la organización mundial de la salud).

En la actualidad se discute sobre la pertinencia del término accidente y su consideración como hecho fortuito o azaroso, lo cual induce pensar que es inevitable y a la aceptación resignada de su ocurrencia, cuando en realidad los accidentes obedecen a factores ligados a la conducta humana y a las condiciones del

medio ambiente que pueden ser modificadas, prevenidas y controladas.

Fases del accidente

Según García (2012) indica: El accidente, a pesar de su rapidez, no se produce de una manera instantánea, sino que sufre una evolución que se desarrolla en el tiempo y espacio mediante una cadena de sucesos que conllevan a un evento de esta naturaleza. (p. 12). Según las normas de seguridad vial establecen que son solo 2 segundos de distracción para que se suscite un accidente de tránsito. Pese a esto el uso del celular al momento de conducir nos conlleva a la irresponsabilidad por parte de quienes están al volante.

Son acontecimientos o sucesos que se producen en las vías públicas con consecuencia fatales como muerte, heridos, daños a la infraestructura vial, etc., donde los actores podrían ser entre vehículos motorizados entre sí, entre vehículo motorizados y seres humanos, donde intervienen vehículos motorizados, seres humanos e infraestructura vial u otros.

Aquí surgen los cuatro tipos de fases con los que se da lugar a un accidente de tránsito las cuales son las siguientes:

Fase de percepción.

Es la etapa que dura más cuando ocurre un accidente de tránsito, se cree que la persona que se encuentra cara a cara con el hecho o acontecimiento lo ve todo y lo vive directamente sea este en el lugar en que se encuentre o siendo un conductor o

peatón. Esta fase tiene un rango formado por el punto en la cual siente el peligro y termina en la etapa de la toma de decisión o conflicto.

Fase de reacción. - Es la segunda etapa, se caracteriza por la acción del conductor de realizar la adecuada maniobra que podría evitar un accidente de tránsito.

Fase de decisión. -

En esta etapa tanto el peatón como el conductor, se encuentra en un proceso de decidir qué es lo mejor que debe realizar para evitar el futuro accidente y debe estar utilizar la mejor estrategia para ello, debe poner todos sus sentidos y ser consciente o inconsciente del peligro que se le avecina, por lo que le toca decidir en esos momentos que acciones debe tomar para que no se produzca el accidente que está por venir. Se dice que esta fase el conductor que es lo mejor que le conviene para ejecutarle de tal manera que esa decisión sea la mejor decisión tomada por él.

Fase de conflictos. -

Es la última etapa, en este momento el conductor se da cuenta que el accidente que se le avecina se hace ya casi inevitable y se realiza el contacto de cara a cara contra el sujeto u objeto.

Acciones para evitar los accidentes de tránsito:

1° Respetar los límites máximos de velocidad. -

Definitivamente, el postulante a una licencia de conducir al ser

evaluado en las misma calles, avenidas o vías expresas, aprenderá mejor los límites máximos de velocidad, aprendiendo de una manera más eficaz donde de aumentar o disminuir los accidentes de tránsito.

2° No salir de su carril de conducción. - Por ello el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir enlaza con inteligencia las funciones de las escuelas de conductores con los exámenes de conocimiento y examen de manejo, quienes unidos permitirán que los postulantes a una licencia de conducir de cualquier categoría vean la importancia de permanecer en su carril.

3° Manejo del vehículo con las dos manos. - Con frecuencia esta actitud la observamos a diario, donde se observa a muchos conductores hacerlo sin medir las consecuencias de sus actos, pues hacerlo con una no garantiza al 100% que el conductor mantenga la estabilidad del vehículo, por lo que realizar los exámenes de manejo en lo real permitirá corregir dichas imprudencias.

4° Mantener la debida distancia. - Causa que a menudo se observa en los accidentes de tránsito por el cual los conductores no mantienen la debía distancia entre los autos, ocasionándose los accidentes por alcance, se conoce que la distancia promedio va depender de la velocidad del vehículo y por lo general debe de ser de 1 metro por cada 10 km/ Hr.

5° Conocer y utilizar las luces de señales del vehículo

adecuadamente. - Conocer las luces que posee su automóvil es de gran importancia, pues se sabe que el mal uso y el desconocimiento de ello por parte de los conductores también ocasiona los accidentes de tránsito, por ellos las escuelas de conductores deben afianzar esos conocimientos.

6° Mirar hacia todos los lados.

El postulante a una licencia de conducir debe estar sano respecto a su visión. Sin embargo, se observa en muchos casos personas que a pesar de tener visión defectuosa conducen vehículos automotores, debido a que la ley les otorga licencia de conducir teniendo algunas restricciones.

7° Utilizar el cinturón de seguridad.

- Medida implantada desde el año 2006 en Perú, por la cual es obligatorio que todos los autos lleven consigo el cinturón de seguridad, pues muchas veces se ha constatado que el hecho de no tener puesto un cinturón de seguridad ha cobrado vidas humanas.

8° Estar atento en la conducción del vehículo.

- Hoy en día gran cantidad de conductores se le ve en su automóvil celulares, música ha alto volumen, audífonos entre otros aparatos, que si bien es cierto son muy útiles, también lo es que causa distracciones a la hora de conducir ocasionando en muchas ocasiones accidentes de tránsito, por lo que se debe evitar llevar y /o utilizar los mencionados artefactos a la hora de conducir un vehículo automovilístico.

2.2.7. Accidentes atribuibles a fallas mecánicas

MINJUS (2016), indica: Este tipo de accidente se produce por fallas en el auto, las mismas que se encuentran relacionadas a las revisiones técnicas realizadas en nuestro país, las mismas que no son muy rigurosas o se realizan de manera ineficiente.

Los factores comunes que contribuyen a los choques relacionados con los frenos incluyen:

Líneas de freno defectuosas / desgastadas. Las fugas en las líneas de los frenos pueden permitir que el líquido de frenos se drene, comprometiendo el rendimiento de los frenos.

Mal funcionamiento del ABS. Un sistema de frenos antibloqueo (ABS) está diseñado para evitar automáticamente que las ruedas se bloqueen cuando los conductores pisan los frenos con fuerza, lo que evita el deslizamiento y la pérdida de control. El mal funcionamiento del ABS puede comprometer el rendimiento de frenado. Pastillas y discos de freno desgastados.

Las pastillas de freno y los discos de su automóvil se desgastan un poco más con cada uso. Con el tiempo, este desgaste hace que sea más difícil detener su vehículo, lo que resulta en distancias de detención más largas y mayores riesgos de accidentes.

Dirección y suspensión

La tercera razón crítica más común por un accidente automovilístico citada en el informe de la NHTSA fue una combinación de “problemas relacionados con la dirección /

suspensión / transmisión / motor”. Esta categoría de combinación representó solo el 3 por ciento de los accidentes citados en el informe.

Faros / luces traseras

Los faros delanteros y las luces traseras aumentan la visibilidad de manera significativa, ya que le muestran no solo más de la carretera, sino que también permiten que otros conductores puedan ver mejor su vehículo. Las luces del vehículo en el bulto hacen que su automóvil sea mucho más difícil de ver en la oscuridad o en las inclemencias del tiempo, lo que aumenta el riesgo de que se salgan las puertas traseras o se frenen los laterales.

2.2.8. Accidentes atribuibles a fallas humanas

Fuller et al, (2007), son aquellos factores que pueden afectar el desempeño óptimo del conductor y perjudicarlo. La mayoría de los accidentes están relacionados a lo que alguien hizo o falló en hacer. Por lo tanto, el estudio de los factores humanos claramente tiene enormes consecuencias para la seguridad en la carretera, ya que permite al ingeniero a través del diseño de la carretera prevenir, detener o admitir la disminución en el desempeño del conductor.

El desempeño humano no es como el desempeño de un típico componente de una máquina. No es constante sino intrínsecamente y fundamentalmente sujeto a variación a través del tiempo. Una razón para esto es que el desempeño está a

menudo enlazado con un nivel de excitación o activación del sistema (se refiere al nivel de activación fisiológica del individuo y se relaciona con el estado de alerta). Este se encuentra en el nivel más bajo alrededor de las 4 horas y puede alcanzar su pico alrededor de las 12-16 horas. En niveles muy altos o muy bajos el desempeño es típicamente no tan bueno como en los niveles más moderados. Factores como la fatiga, el consumo de alcohol y otras drogas, las emociones y el estrés; así como la motivación por el riesgo y la velocidad pueden alterar los niveles de excitación y por lo tanto el desempeño humano. No nos desempeñamos tan bien cuando estamos con sueño o en el otro extremo de excitación, cuando estamos extremadamente agitados o enfurecidos por alguna razón. Puede haber diferencias individuales marcadas en el momento del día en que el nivel de excitación puede alcanzar su punto máximo. Los individuos más introvertidos típicamente alcanzan un punto máximo más temprano en el día que los individuos más extrovertidos. Esto implica que algunas personas realizarán algunas tareas mejor en la mañana, otros más tarde en el día. Aunque tenemos un ritmo circadiano³ endógeno de excitación fisiológica, está sin embargo sujeto a ser influenciado por factores externos. Así, por ejemplo, experiencias continuas y monótonas pueden inducir una disminución de la excitación, mientras por otro lado ser bombardeados con estimulación puede inducir un alto nivel. Una implicación de esto es que los ingenieros podrían considerar los

extremos de la estimulación en la calzada confrontando a los conductores (o muy alta o muy baja) como factores que podrían degradar el desempeño, causado a través de sus efectos en el nivel de excitación.

La vulnerabilidad del factor humano, Dado el carácter impredecible del comportamiento humano en un entorno de tránsito complejo es poco realista esperar que todas las colisiones puedan prevenirse. Es por esta razón que se debería prestar más atención a la vulnerabilidad del factor humano (conductores, peatones y ciclistas) a las lesiones a la hora de diseñar el sistema de transporte, ya que podrían obtenerse importantes beneficios cuando se produzca una colisión, al reducir la posibilidad de lesiones graves o víctimas mortales. Sin embargo, la mayoría de los sistemas de tránsito no están diseñados sobre esta base. En muchas ocasiones no se separa a los automóviles de los peatones mediante el establecimiento de sendas peatonales. En la mayoría de los casos no se implementan límites de velocidad de 30 km/h en áreas residenciales de espacio compartido. Desde el punto de vista histórico, los paragolpes de los automóviles y autobuses no están diseñados para proteger a los peatones de las lesiones causadas por choques a la velocidad de 30 km/h o más.

2.2.9. Accidentes por mal estado de las carreteras

Roberto E. Cáceres (2013), refiere: Ocasionalmente al salir a las calles de Huánuco nos encontramos con pistas en deficiente

estado, encontrándose en muchas de ellas grandes forados, grietas, deficiente mantenimiento por las municipalidades o autoridades de turno, situación que conlleva a que se produzcan accidentes de tránsito. Cabe precisar que no solamente ocasionan los accidentes de tránsito, sino que los vehículos automotores se vayan deteriorando poco a poco.

Se han realizado un estudio que recopila los elementos del vehículo que se ven afectados por las malas condiciones del asfalto de las carreteras.

Sistema de suspensión

Es uno de los elementos que más sufre al conducir por carreteras que muestran un pavimento mal asfaltado. Su objetivo es absorber las irregularidades que pueda tener el asfalto y asegurar que siempre los neumáticos estén en contacto con él logrando una conducción más estable y segura. Sin embargo, si las carreteras no están en las condiciones óptimas los amortiguadores y los silentblocks del trapecio pueden sufrir una avería. Auingo hace una estimación en cuanto al presupuesto para cambiar los amortiguadores que ascendería a 400 euros y 150-190 euros por reemplazar los silentblocks del trapecio de todos los ejes.

La dirección

Si las carreteras presentan un asfalto deficiente puede producirse una holgadura en la rótula de dirección que ocasionaría un cambio urgente cuyo coste rondaría los 179 euros.

Pero esta avería puede ocasionar varios problemas en cadena que afecten a la alineación de las ruedas que a su vez provoca un mayor desgaste de los neumáticos, lo que ocasionaría que se produzca un aumento del consumo de combustible y en consecuencia aumenta el riesgo de sufrir un accidente.

Los neumáticos

Son el elemento que está siempre en contacto con el asfalto y por lo tanto sufre directamente las vibraciones y baches del pavimento en mal estado. Esto se traduce en un desgaste prematuro de los neumáticos llegando a ocasionar reventones y pinchazos, aunque también puede afectar al circuito eléctrico del vehículo.

Los accidentes y averías ocasionadas por las malas condiciones de las carreteras se pueden reclamar a los propietarios de las vías. Es necesario recopilar las pruebas de dichas deficiencias y hacer una reclamación ya sea al Ministerio de Fomento, a la comunidad autónoma o a la empresa privada que haya construido la carretera.

2.2.10. Accidentes atribuibles a falta de señalizaciones

García, E., (2013), indica: Estos accidentes se deben a menudo a la mala planificación por parte de las autoridades encargadas para ellos en elaborar de manera adecuada señales de tránsito en los lugares importantes en las vías públicas

COMPONENTE 02: Existencia de Señalización vial y peatonal.

✓ **Instalación de Semáforos Vehiculares con tubos metálicos de 80x50x2mm**

Comprende la instalación de 10 semáforos vehiculares.

✓ **Tecnología Constructiva**

Cada semáforo será fabricado de acuerdo a las especificaciones técnicas del proyecto, su estructura será de plancha metálica de 1.20 x 2.40m x 1.50 mm y de 1.20 x 2.40m x 4mm, con una plancha base de pedestal de 1.4" de espesor, con tubos metálicos de 80x50x2.00 mm y tubos metálicos de 300x200x3.00mm, para luego después del izaje se realice la instalación del equipo eléctrico más el equipo controlador, su fabricación se realizará en taller; pintado general con pintura anticorrosiva y pintura esmalte de buena calidad resistente a la intemperie. Su fijación se realizará con anclajes metálicos y planchas bases en pedestales vaciado con concreto dosificado e indicado en los planos.

Tecnología Constructiva

Cada semáforo será fabricado de acuerdo a las especificaciones técnicas del proyecto, su estructura será de metal de acuerdo a las medidas y especificaciones indicadas para luego después del izaje se realice la instalación del equipo eléctrico más el equipo controlador, su fabricación se realizará en taller; pintado general con pintura anticorrosiva y pintura esmalte de buena calidad resistente a la intemperie. Su fijación se realizará con anclajes

metálicos y planchas bases en pedestales vaciado con concreto dosificado e indicado en los planos

Instalación de Señalizaciones viales (Informativas, Reglamentarias y Preventivas) Instalación de señalizaciones

viales informativas, reglamentarias y preventivas, siguientes:

Señalización vial informativa I-20 84.00 und

Señalización vial informativa I-21 6.00 und

Señalización vial reglamentaria R-30 88.00 und

Señalización vial reglamentaria R-14A 200.00 und

Señalización vial reglamentaria R-14B 150.00 und

Señalización vial reglamentaria R-27 50.00 und

Señalización vial preventiva P-48 84.00 und

Señalización vial preventiva P-49 16.00 und

Tecnología Constructiva

Cada señalización será FOTOLUMINICENTE Y REFLECTIVA resistente a la intemperie, sus medidas ya están normadas en el manual de dispositivos de control de tránsito del ministerio de transporte, dichas señales serán requeridas al mejor fabricante de la región bajo pruebas de calidad su fijación se realizará con estructura metálica hacia el piso vaciado con concreto dosificado e indicado en los planos.

2.3. Bases conceptuales

2.3.1. Reglas preventivas

Las señales preventivas, denominadas además de advertencia de peligro, tienen como propósito advertir a los usuarios de las vías de riesgos y/o situaciones imprevistas de carácter permanente o temporal e indicarles su naturaleza.

Estas señales requieren que los conductores tomen las precauciones del caso ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad, la del resto de los vehículos y las de los peatones.

2.3.2. Reglas de advertencia

La advertencia también es el cartel o escrito breve en el que se advierte algo al público. Se trata de una señal que avisa sobre la existencia inminente o real de una amenaza, un riesgo o un peligro.

2.3.3. Reglas persuasivas

La persuasión es la influencia social de las creencias, actitudes, intenciones, motivaciones y comportamientos.¹ La persuasión es un proceso destinado a cambiar la actitud o el comportamiento de una persona o un grupo hacia algún evento, idea, objeto o persona(s), mediante el uso de palabras para transmitir información, sentimientos, o el razonamiento, o una combinación de los mismos.

2.3.4. Encajonamiento

Es un vocablo que hace referencia como la acción y resultado de encajonar o encajonarse, en guardar, conservar, introducir o meter algo con un cajón, también en un paraje angosto, construir un cimiento en cajón abierto o reforzar una tapia a trecho con machón formando en encajonados.

2.3.5. Estacionamiento

Significado. Inmovilización de un vehículo durante un período prolongado. El término se aplica tanto a la maniobra como al lugar utilizado para dicho fin. ...Los primeros son aquellos en los que se puede dejar el vehículo sin que quede sometido al pago de una tarifa por su permanencia.

2.3.6. Direccionamiento

El método que se emplea es definir direcciones de transporte en las que los procesos pueden estar a la escucha de solicitudes de conexión. Se usará el término neutral TSAP (*Transport Service Acces Point*, punto de acceso al servicio de transporte). Los puntos terminales análogos de la capa de red se llaman NSAP (*Network Service Access Point*, puntos de acceso al servicio de red), como por ejemplo las direcciones IP.

2.3.7. Presupuesto Institucional de Apertura

Presupuesto inicial de la entidad pública aprobado por su respectivo Titular con cargo a los créditos presupuestarios* establecidos en la Ley Anual de Presupuesto del Sector Público para el año fiscal respectivo. En el caso de las

Empresas y Organismos Públicos Descentralizados de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, los créditos presupuestarios son establecidos mediante Decreto Supremo.

2.3.8. Presupuesto Inicial Modificado

Presupuesto actualizado de la entidad pública a consecuencia de las modificaciones presupuestarias, tanto a nivel institucional como a nivel funcional programático, efectuadas durante el año fiscal, a partir del PIA.

2.3.9. Discapacidad

La discapacidad es aquella condición bajo la cual ciertas personas presentan alguna deficiencia física, mental, intelectual o sensorial que a largo plazo afectan la forma de interactuar y participar plenamente en la sociedad.

2.3.10. Estado físico

La condición física es el estado de la capacidad de rendimiento psico-física de una persona o animal, en un momento dado. Se manifiesta como capacidad de fuerza, velocidad, resistencia, flexibilidad y coordinación. Cada disciplina debe estar compensada con la otra.

2.3.11. Revisión técnica

La inspección técnica de vehículos (ITV) o revisión técnica de vehículos, es un tipo de mantenimiento legal preventivo en que un vehículo es inspeccionado periódicamente por un ente certificador, el cual verifica el cumplimiento de las

normas de seguridad y emisiones contaminantes que le sean aplicables.

2.3.12. Vehículos obsoletos por el tiempo

La obsolescencia es la caída en desuso de máquinas, equipos y tecnologías motivada no por un mal funcionamiento del mismo, sino por un insuficiente desempeño de sus funciones en comparación con las nuevas máquinas, equipos y tecnologías introducidos en el mercado.

2.3.13. Error de fabricación

Los errores de medición afectan a cualquier instrumento de medición y pueden deberse a distintas causas. Las que se pueden de alguna manera prever, calcular, eliminar mediante calibraciones y compensaciones, se denomina deterministas o sistemáticos y se relacionan con la exactitud de las mediciones.

2.3.14. Desconocimiento del reglamento nacional de tránsito

El desconocimiento del reglamento de vialidad y tránsito puede provocar que los conductores cometan infracciones inconscientemente.

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 125 del reglamento de vialidad y tránsito, queda prohibido utilizar propiedades privadas o comerciales como atajos para evadir un semáforo o pasar a otra calle.

2.3.15. Negligencia del conductor

La definición de negligencia es la omisión de hacer algo o el hecho de hacer algo que otra persona razonable hubiera o no

habría hecho. ... Si usted fue lesionado en un accidente de auto, el conductor negligente es el responsable por sus lesiones, por lo tanto, lo debe compensar a usted.

2.3.16. Imprudencia

El término imprudencia, que proviene del vocablo latino imprudencia, alude a la ausencia de prudencia: cautela, medida, cuidado. Quien actúa con imprudencia, por lo tanto, lo hace sin buen juicio, Al accionar sin prudencia y de manera inexcusable, la persona imprudente comete un delito.

2.3.17. Carretera sin asfaltar

Una carretera o ruta es una vía de transporte de dominio y uso público, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Las carreteras se distinguen de un simple camino porque están especialmente concebidas para la circulación de vehículos de transporte.

2.3.18. Carreteras sin mantenimiento rutinario

Es el conjunto de actividades que se ejecutan permanentemente a lo largo del camino y que se realizan diariamente en los diferentes tramos de la vía. Tiene como finalidad principal la preservación de todos los elementos del camino con la mínima cantidad de alteraciones o de daños y, en lo posible, conservando las condiciones que tenía después de la construcción o la rehabilitación.

23.19. Carreteras sin mantenimiento mecanizado

El taller de mecanizado está compuesto de una serie de instalaciones y maquinaria específica que requieren de unos cuidados y mantenimiento.

2.3.20. Carreteras sin mantenimiento periódico

Consiste en el conjunto de actividades cuyo objetivo es garantizar el correcto funcionamiento de la máquina o del sistema en el tiempo.

2.3.21. Señalizaciones preventivas

Las señales preventivas, denominadas además de advertencia de peligro, tienen como propósito advertir a los usuarios de las vías de riesgos y/o situaciones imprevistas de carácter permanente o temporal e indicarles su naturaleza.

2.3.22. Señalizaciones de advertencia

La advertencia también es el cartel o escrito breve en el que se advierte algo al público. Se trata de una señal que avisa sobre la existencia inminente o real de una amenaza, un riesgo o un peligro.

2.3.23. Señalizaciones persuasivas

La persuasión es la influencia social de las creencias, actitudes, intenciones, motivaciones y comportamientos.¹ La persuasión es un proceso destinado a cambiar la actitud o el comportamiento de una persona o un grupo hacia algún evento, idea, objeto o persona(s), mediante el uso de palabras para transmitir información, sentimientos, o el razonamiento, o una combinación de los mismos.

2.4 Bases epistemológicas

El presente trabajo de investigación es un trabajo original de naturaleza científica orientado a contribuir a la solución del problema científico planteado con la finalidad de lograr establecer un sistema óptimo de evaluación para la obtención de licencias de conducir y reducir la cantidad de accidentes de tránsito, en la ciudad de Huánuco y el Perú.

La pertinencia del estudio radica en que aún no ha sido posible controlar la cantidad de accidentes de tránsito que se producen en la ciudad de Huánuco, pese a las medidas tomadas: las penas se han incrementado, a que se sigue modificando el código de tránsito, a que se han cancelado licencias de conducir, se han sancionado escuelas de profesionalización y centros médicos; no habiéndose encontrando las respuestas a dicho problema, es pertinente abordar el desde otras ópticas, desde donde cabe la posibilidad de aportar con propuestas de nuevas estrategias. Siendo la disminución de los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco, una necesidad para alcanzar la seguridad vial de la ciudadanía, el estudio realizado alcanza una gran relevancia, más aún teniendo en cuenta que su alcance es a nivel solo de la provincia de Huánuco.

En esa línea, cabe precisar que toda la investigación científica busca la explicación del ¿por qué?, de las cosas, ¿cuál es la causa y efecto?, en ese sentido se debe tener en cuenta que la “casualidad” como “causación” y base de la explicación es na manera de enfocar es una manera de enfocar los problemas científicos. Bajo estas consideraciones, a continuación, se describirá, profundizará y analizará

las conceptualizaciones de carácter filosófico, citando para ello a los pensadores como Victor Afanasiev, Konntz & O'Donnell y Georges Politzer.

VICTOR AFANASIEV, no existe nada definitivo, absoluto, consagrado... en todo pone de relieve lo que tiene de perecedero, y no deja más en pie más que el proceso ininterrumpido del devenir y del perecer, un ascenso sin fin de lo inferior a lo superior. Cada fase de desarrollo de la ciencia, añade nuevos granos a esta suma de verdad absoluta; pero los límites de la verdad de cada tesis científica son relativos, tan pronto ampliados como restringidos por el progreso ulterior de los conocimientos.

Una de las características de los conocimientos científicos es la prefectibilidad, es decir, que las teorías científicas no son absolutas en sus postulados y mucho menos acabadas y finales que avanza la ciencia y la tecnología, la necesidad de encontrar la verdad se hace más imperiosa, por ello, la ciencia está sometida a constante revisión, reajuste y renovación.

Antes de realizar el proceso de operacionalización de variables, es necesario identificar la variable o variables que contiene el problema y la hipótesis de investigación, con el propósito de saber con cuáles, y cuántas variables se va a trabajar y, asimismo, determinar cuál es la independiente y cuál es la dependiente.

KONNTZ & O'DONNELL, la aplicación del método científico a la formulación de principios no elimina totalmente la posibilidad de duda.

Toda generalización, aunque haya sido probada, puede estar sujeta a mayores investigaciones y análisis. Aun una generalización de tan alta de Newton, podría ser modificada por nuevos conocimientos y fenómenos, pero sin hechos nuevos, sin la inferencia de relaciones significativas partiendo de ellos sin ensayo de hipótesis y sin el desarrollo de principio, nunca entenderíamos nuestro universo.

No hay forma única de hacer las cosas, o bien, que pueda ser considerada la mejor, el Gobierno no puede por ningún concepto, cubrir todos los casos pertinentes por que, por su misma naturaleza, una ley va dirigida a actos antiéticos específicos y no al establecimiento de un principio.

GEORGES POLITZER, las formas fundamentales de todo ser son el espacio y el tiempo y un ser concebido fuera del tiempo es tan absurdo como lo sería concebido fuera del espacio. Para la dialéctica no hay poder en el mundo ni más allá del mundo pueda fijar las cosas en un estado definitivo; por tanto "nada es absoluto".

El objeto del conocimiento es inagotable: lo que quiere decir que hay siempre algo que aprender. No hay ciencia absoluta. Todo saber, toda ciencia, contiene una parte de ignorancia. Todos los resultados que obtengamos serán forzosamente limitados y se hallarán condicionados por las circunstancias en las cuales los obtenemos. El cambio es una propiedad inherente a toda cosa y reducir la realidad a uno de sus aspectos y el proceso a un momento del proceso, y crecer que el pasado

es bastante fuerte para anular todo porvenir, es desconocer la dialéctica de lo real.

En el sistema administrativo, en el sistema de evaluación para la obtención de licencias de conducir, se encuentra establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, pero su cumplimiento varía de acuerdo a la realidad de cada región y se puede mejorar y en consecuencia reducir los accidentes de tránsito, que es la segunda causa de muerte en el país.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Ámbito

La Región Huánuco, se encuentra en la parte central del país, entre la Cordillera Oriental y el río Ucayali, comprende territorio andino sierra, ceja de selva, selva alta y selva baja. Por su gran diversidad e historia es parte de un espacio territorial socioeconómico de ubicación estratégica de integración macro regional, importante en el espacio bioceánico.

El departamento de Huánuco, limita por: Norte: con los departamentos La Libertad, San Martín, Loreto y Ucayali; por el Sur: con el departamento Pasco; por el Este: con el departamento Ucayali; y por el Oeste: con los departamentos Ancash y Lima.

El departamento de Huánuco, está dividido en 11 provincias y 77 distritos, la presente investigación tiene entonces el siguiente ámbito de aplicación:

Distrito : Huánuco

Provincia : Huánuco

Región : Huánuco

Entidad : Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

3.2. Población

Según, Ibáñez (2016), “población de estudio se define como el grupo que se está considerando para un estudio o razonamiento

estadístico. Muchos estudios de investigación requieren grupos específicos para sacar conclusiones y tomar decisiones basadas en sus resultados. Este grupo de interés se conoce como una muestra. El método utilizado para seleccionar a los encuestados se conoce como muestreo.”

La población de este trabajo de investigación estuvo conformada por grupos de personas que intervienen de manera directa en la emisión de licencias de conducir y cuando ocurren accidentes de tránsito durante el período de estudio, tal como se detalla a continuación:

Cuadro N° 01. Población de Estudio

CUADRO DE PERSONAS CONSIDERADAS COMO POBLACIÓN EN EL ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN		
N°	INSTITUCIÓN	TOTAL
1	Funcionarios de la DRTC	15
2	Personal de la policía de tránsito	15
3	Ciudadanos tramitando su licencia	30
4	Personal de escuelas de Conductores	15
POBLACIÓN TOTAL		75

FUENTE : Promotores, Directores y Propia

ELABORACIÓN: Propia

3.3. Muestra

Sampieri (2018), define: una muestra es un subconjunto de casos o individuos de una población. En diversas aplicaciones interesa que una muestra sea representativa y para ello debe escogerse una técnica de muestra adecuada que produzca una muestra aleatoria adecuada (se

obtiene una muestra sesgada cuyo interés y utilidad es más limitado dependiendo del grado de sesgos que presente).

El tipo de muestra que se utilizó es la **no probabilística**, censal o poblacional, no aleatorio, por convivencia, considerando bajo criterio del investigador al total de la muestra, se toma esta determinación porque se tiene acceso al total de los integrantes de la población seleccionada.

La muestra determinada respondió a las causas relacionadas con las características del presente trabajo de investigación.

Cuadro N° 02. Muestra de Estudio

CUADRO DE PERSONAS CONSIDERADAS COMO POBLACIÓN EN EL ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN		
N°	INSTITUCIÓN	TOTAL
1	Funcionarios de la DRTC	15
2	Personal de la policía de tránsito	15
3	Ciudadanos tramitando su licencia	30
4	Personal de escuelas de Conductores	15
POBLACIÓN TOTAL		75

FUENTE : Cuadro N° 01

ELABORACIÓN : Propia

3.4. Nivel y Tipo de Investigación.

De acuerdo a los problemas, objetivos e hipótesis de la investigación, se clasifica en tipo básica y orientada a las conclusiones, cuyo objetivo principal se centra en buscar soluciones a los problemas propuestos, se empleó la metodología empírico analítica como es el ex post facto para explicar y predecir los fenómenos, permitiendo estudiar los efectos con certeza a través de grupos semejantes, ahorrando tiempo y esfuerzo, respetando el fenómeno tal y como se ha producido no controlando la variable independiente, toda vez que los hechos ya

acontecieron, estableciendo las causas y los efectos (comparativos causales).

El presente trabajo de investigación, se realizó en el nivel explicativo ya que se encargó de buscar la incidencia de la variable independiente (el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir en la Dirección Regional de Transportes) sobre la variable dependiente (los accidentes de tránsito). De esta manera el investigador estuvo en la posición de investigar las determinantes de los accidentes. (Velocidad excesiva, malas condiciones de la carretera, conducción descuidada, frustración, vehículos en malas condiciones, drogas/alcohol...) Así formuló una hipótesis la cual fue posteriormente sometida a contrastación.

3.4.1. Tipos de Investigación.

De acuerdo, **Hernández (2006)**, define “El tipo de investigación es la manera como se llevará a cabo la investigación y el nivel definirá los instrumentos de investigación”

Según la naturaleza del presente trabajo de investigación, el tipo de investigación fue explicativo encargada de buscar el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causa - efecto. En este sentido, los estudios explicativos se ocuparon tanto de la determinación de las causas (investigación ex post facto), como de los efectos (investigación experimental), mediante la prueba de hipótesis, sus resultados y conclusiones constituyen el nivel más profundo de conocimientos).

La investigación explicativa dio cuenta de un aspecto de la realidad, explicando su significatividad dentro de una teoría de referencia, a la luz de leyes o generalizaciones que dieron cuenta de hechos o fenómenos que se produjeron en determinadas condiciones.

Este tipo de investigación propició establecer relaciones de causa – efecto, observando los hechos que han ocurrido y buscando los factores que los han ocasionado. Se diferenció del verdadero experimento en que en éste la causa se introdujo en un momento determinado y el efecto se observó después.

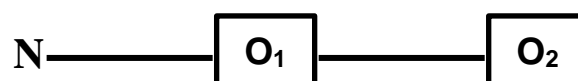
3.5. Diseño y esquema de investigación.

3.5.1. Diseño.

Según, (*Kerlinger, 2011*) define: “la investigación “Ex post facto es entendida como una búsqueda sistemática y empírica en la cual el científico no tiene control directo sobre las variables independientes porque ya acontecieron sus manifestaciones o por ser intrínsecamente manipulables”.

3.5.2. Esquema de Investigación.

El esquema trabajado fue: “Ex post facto”, porque responde a un estudio causal. El esquema será el siguiente:



Dónde:

N : Muestra de estudio

O₁ : Observación en el Pre-test

O₁ : Observación en el Post-test

3.6. Técnicas e Instrumentos**3.6.1. Técnicas de investigación**

- **Técnica de encuesta.** La encuesta es una técnica de recogida de información que consiste en la elección de una serie de personas que deben responderlas sobre la base de un cuestionario. En esta investigación, se aplicó dos instrumentos (cuestionarios) uno para las variables emisión de licencias de conducir y la variable accidentes de tránsito

La encuesta es la técnica cuantitativa más utilizada para la obtención de información primaria Sánchez (2008).

3.6.2. Instrumentos de investigación

El instrumento que se utilizó en la presente investigación es el cuestionario, instrumento que se seleccionó, en concordancia con el diseño y los propósitos de la investigación. El instrumento en referencia es del tipo escala Likert: Cuestionario N° 1 Emisión de licencias de conducir por parte de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco con 12 ítems y el Cuestionario. N° 02 Accidentes de tránsito con 12 ítems.

Ficha Técnica del Instrumento N° 01

NOMBRE	: Cuestionario sobre estilos gerenciales
ADMINISTRACIÓN	: Individual
TIEMPO DE ADM.	: 10 minutos aprox.
AMBITO DE APLICACIÓN	: Personal involucrado en la emisión de licencias de conducir.
SIGNIFICACIÓN	: Percepción sobre los procedimientos para la emisión de licencias de conducir.
TIPO DE ENCUESTA	: Los ítems son respondidos a través de escalamiento de tipo Likert de cinco valores categóricos.
OBJETIVO	: El presente cuestionario es parte de este estudio que tiene por finalidad la obtención de información acerca de la incidencia de la emisión de licencias de conducir y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco.
CARÁCTER DE APLIC.	: El cuestionario es un instrumento que se utiliza en la técnica de la encuesta, es de carácter anónimo.

Estructura del cuestionario

Las dimensiones que evaluó el cuestionario sobre la emisión de licencias de conducir en la DRTC - Huánuco

- ❖ Dimensión conocimiento de Reglas de Tránsito
- ❖ Dimensión evaluación del manejo
- ❖ Dimensión asignación presupuestal para el mantenimiento de las unidades automotrices.
- ❖ Dimensión verificación del estado de salud del postulante

Tabla N° 03

Tabla de especificaciones para el Cuestionario emisión de licencias de conducir.

DIMENSIONES	ESTRUCTURA DEL CUESTIONARIO (ITEMS)	TOTAL	PORCENTAJE
Reglas de tránsito	1,2,3	3	25%
Evaluación del manejo	4,5,6	3	25%
asignación presupuestal	7,8,9	3	25%
Verificación del estado de salud	10,11,12	3	25%
TOTAL ITEMS		12	100%

FUENTE : Cuestionario Emisión de Licencias

ELABORACIÓN : Propia

Tabla N° 04.

Niveles y rangos del cuestionario emisión de licencias de conducir.

NIVELES	BUENO	REGULAR	MALO
Reglas de tránsito	[15 – 12]	[11 – 7]	[6 – 3]
Evaluación del manejo	[15 – 12]	[11 – 7]	[6 – 3]
asignación presupuestal	[15 – 12]	[11 – 7]	[6 – 3]
Verificación del estado de salud	[15 – 12]	[11 – 7]	[6 – 3]

FUENTE : Tabla N° 04

ELABORACIÓN : Propia

Ficha Técnica del Cuestionario N° 02: Desempeño laboral

NOMBRE	: Cuestionario sobre accidentes de tránsito
ADMINISTRACIÓN	: Individual
TIEMPO DE ADM.	: 10 minutos aprox.
AMBITO DE APLICACIÓN	: Personas involucradas en la emisión de licencias de conducir en la DRTC-HCO
SIGNIFICACIÓN	: Percepción de trabajadores y clientes sobre el desempeño laboral de los trabajadores de S.P.
TIPO DE ENCUESTA	: Los ítems son respondidos a través de escalamiento de tipo Likert de cinco valores categóricos.
OBJETIVO	: El presente cuestionario es parte de este estudio que tiene por finalidad la obtención de información acerca de la ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco.
CARÁCTER DE APLIC.	: El cuestionario es un instrumento que utiliza la técnica de la encuesta, es de carácter anónimo.

Las dimensiones que evaluó el cuestionario sobre la emisión de licencias de conducir en la DRTC – Huánuco:

- ❖ Dimensión accidentes atribuibles a fallas mecánicas
- ❖ Dimensión accidentes atribuibles a fallas humanas
- ❖ Dimensión accidentes atribuibles al estado de las carretas
- ❖ Dimensión accidentes atribuibles a la falta de señalización

Tabla N° 05.

Tabla de especificaciones para el Cuestionario accidentes de tránsito

DIMENSIONES	ESTRUCTURA DEL CUESTIONARIO (ITEMS)	TOTAL	PORCENTAJE
Accidentes atribuibles a fallas mecánicas	13,14,15	3	25%
Accidentes atribuibles a fallas humanas	16,17,18	3	25%
Accidentes atribuibles al estado de las carretas	19,20,21	3	25%
Accidentes atribuibles a la falta de señalización	22,23,24	3	25%
TOTAL ITEMS		12	100%

FUENTE : Cuestionario de desempeño laboral**ELABORACIÓN** : Propia**Tabla N° 06**

Niveles y rangos del cuestionario accidentes de tránsito

NIVELES	BUENO	REGULAR	MALO
Accidentes atribuibles a fallas mecánicas	[15 – 12]	[11 – 7]	[6 – 3]
Accidentes atribuibles a fallas humanas	[15 – 12]	[11 – 7]	[6 – 3]
Accidentes atribuibles al estado de las carretas	[15 – 12]	[11 – 7]	[6 – 3]
Accidentes atribuibles a la falta de señalización	[15 – 12]	[11 – 7]	[6 – 3]

FUENTE : Tabla N° 05**ELABORACIÓN** : Propia

3.7. Validación y Confiabilidad del Instrumento

3.7.1. Validez del instrumento

La validez del instrumento: Se midió a través de la validez de contenido, la misma que tuvo por finalidad recoger las opiniones y sugerencias de expertos dedicados a la docencia con grados académicos de Doctor en Administración o afines. En este procedimiento, cada experto emitió un juicio valorativo de un conjunto de aspectos referidos al cuestionario sobre emisión de licencias de conducción y del cuestionario sobre accidentes de tránsito. El rango de los valores osciló de 0 a 100 %. Teniendo en cuenta que el puntaje promedio de los juicios emitidos por cada experto fue de 88 %, se consideró al calificativo superior a 80 %

como indicador de que el cuestionario sobre emisión de licencias de conducción, reunía la categoría de adecuado en el aspecto evaluado. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

Tabla N° 07

Validez de contenido por juicio de expertos de los cuestionarios sobre emisión de licencias de conducción en la DRTC y accidentes de tránsito.

EXPERTO	PUNTAJE	PORCENTAJE
Dr. Rodolfo Valdivieso Echevarria	98.30	98.3%
Dr. David Martel Zevallos	88.90	88.9%
Dr. Aurelio Simon Rosas	88.30	88.3%
Dr. Niker Salinas Alejandro	90.50	90.5%
Dr. Juvenal Oliveros Davila	93.80	93.8%
PROMEDIO DE VALORACIÓN	91.96	92.0%

FUENTE : Fichas de validación

ELABORACIÓN : Propia

Tabla N° 8

Valores de los Niveles de Validez por Juicio de Expertos

VALORES	NIVELES DE VALIDEZ
[91 - 100]	Excelente
[81 - 90]	Muy bueno
[71 - 80]	Bueno
[61 - 70]	Regular
[51 - 60]	Malo

FUENTE : Directiva N°003-2018-UNHEVAL-EPG

ELABORACIÓN : Propia

3.7.2. Confiabilidad del instrumento

En este caso, para el cálculo de la confiabilidad por el método de consistencia interna, se partió de la premisa de que, si el cuestionario tiene preguntas con varias alternativas de respuesta, como en este caso, se utiliza el coeficiente de confiabilidad de ALFA DE CRONBACH. Para lo cual se siguieron los siguientes pasos:

- a. Para determinar el grado de confiabilidad de los instrumentos, por el método de consistencia interna. Primero se determinó una muestra piloto de 10 integrantes de la población. Posteriormente se aplicó el instrumento, para determinar el grado de confiabilidad.
- b. Luego, se estimó el coeficiente de confiabilidad para los instrumentos, por el método de consistencia interna, el cual consiste en hallar la varianza de cada pregunta, en este caso se halló las varianzas de las preguntas, según el instrumento.
- c. Posteriormente se suman los valores obtenidos, se halla la varianza total y se establece el nivel de confiabilidad existente. Para lo cual se utilizó el coeficiente de Alfa de Crowbach. Así tenemos:

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right]$$

Dónde:

K = Número de preguntas

S_i^2 = Varianza de cada pregunta

S_t^2 = Varianza total

- d. De la observación de los valores obtenidos tenemos.

Tabla N° 9.

Nivel de confiabilidad de los cuestionarios

CUESTIONARIO	N° DE ITEMS	N° DE CASOS	ALFA DE CROWBACH
Emisión de licencias de conducir en la DRTC- HCO	12	10	0.93
Accidentes de transito	12	10	0.87

FUENTE : Resultados de la prueba piloto

ELABORACIÓN : Propia

Tabla N° 10.

Valores de los niveles de confianza

VALORES	NIVELES DE VALIDEZ
0.53 a menos	Confiabilidad nula
0.54 a 0.59	Confiabilidad baja
0.60 a 0.65	Confiable
0.66 a 0.71	Muy confiable
0.72 a 0.99	Excelente confiabilidad
1	Confiabilidad

FUENTE : Salvador Monroy Saldívar – Estadística Descriptiva**ELABORACIÓN** : Propia

Dado que en la aplicación del Cuestionario emisión de licencias de conducir en la DRTC-HCO se obtuvo el valor de 0,93 y en la aplicación del cuestionario de accidentes de tránsito se obtuvo el valor de 0,87, podemos deducir que ambos instrumentos tienen una excelente confiabilidad.

3.8. Procedimiento

La presente Investigación se llevó a cabo en tres fases.

Primera fase: Se realizó a través de la planificación de las actividades necesarias para dar cumplimiento de la investigación. En esta fase se recopiló el marco teórico, se redactó el proyecto, se diseñó el instrumento de Investigación.

Segunda Fase: está referida a la investigación de campo, en donde a través de las técnicas de cuestionario y observación se aplicó los instrumentos de investigación, las cuales fueron sometidas a un proceso

de análisis, interpretación y reflexión para ser conceptualizadas, analizadas y presentadas.

Tercera fase: Se refiere al análisis, interpretación e integración de los resultados. La prueba de hipótesis, la redacción y presentación del informe final.

3.9. Plan de Tabulación y Análisis de Datos

3.9.1. Técnica de recojo. - Los datos recolectados fueron durante el trabajo de campo a través de los instrumentos de recolección de datos señalados en el cuadro anterior.

3.9.2. Técnica de procesamiento. - La técnica de procesamiento fueron adoptados utilizando los métodos y técnicas de la estadística descriptiva.

3.9.3. Técnica de presentación. - Se utilizaron cuadros estadísticos, gráficos estadísticos (gráficos de barras, circulares y polares), con sus respectivos análisis e interpretaciones.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Para la presente investigación, el investigador ha realizado la recolección de datos a través de la aplicación de herramientas estadísticas, (cuestionario y guía de entrevista) a los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco, durante el año 2017.

Los resultados obtenidos en el trabajo de campo han sido procesados a través de cuadros y gráficos estadísticos, de manera que cada pregunta ha sido graficada e interpretada, siendo estos resultados interpretados en base a fundamentos teóricos de diferentes autores, los cuales se detallan a continuación.

4.1. Análisis descriptivo

Tabla N° 10.

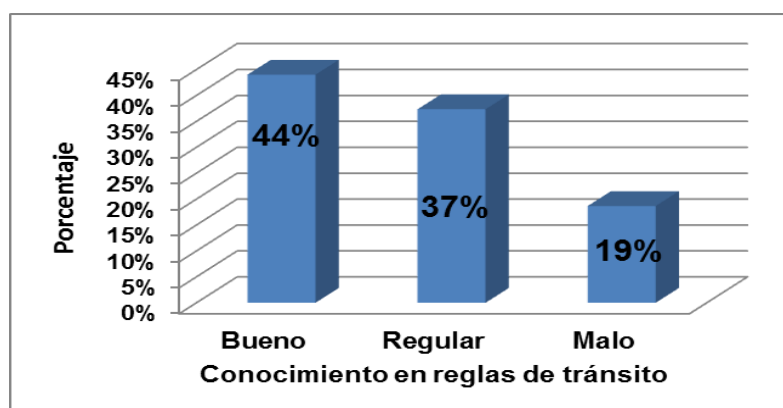
Conocimiento sobre reglas de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[15 -11[	33	44%
Regular	[11 - 7[	28	37%
Malo	[7 - 3]	14	19%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Gráfico N° 01.
Conocimiento sobre reglas de tránsito



FUENTE : Gráfico N° 01
ELABORACIÓN: Propia

Análisis e interpretación.

Del total de la muestra, el 44% que representan a 33 personas están en el rango bueno sobre el conocimiento sobre reglas de tránsito que brinda la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la Región de Huánuco, 28 personas que corresponden al 37% califican como Regular, mientras 14 personas que equivalen al 19% califican como Malo el conocimiento sobre reglas de tránsito.

Estos resultados demuestran que se tiene una percepción positiva general sobre el conocimiento de las reglas de tránsito por parte de los funcionarios de la DRTC del Gobierno Regional de Huánuco.

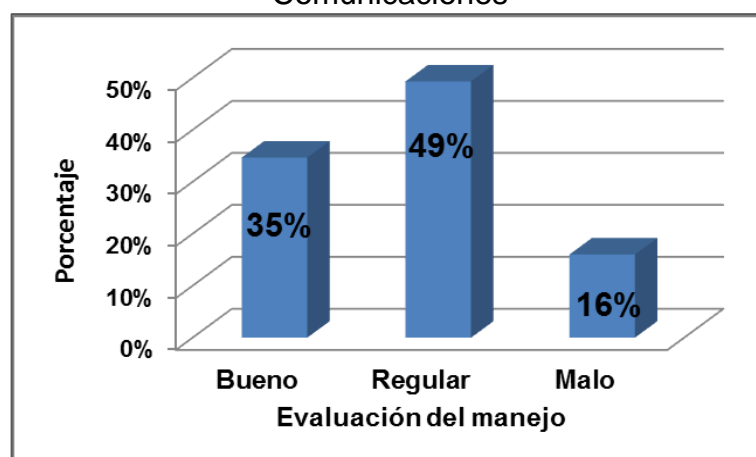
Tabla N° 11.
Calificación sobre evaluación del manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[15 - 11[	26	35%
Regular	[11 - 7[	37	49%
Malo	[7 - 3]	12	16%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario
ELABORACIÓN: Propia

Grafico N° 02.

Evaluación del manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones



FUENTE : Gráfico N° 02

ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación

Del total de la muestra, el 49% que representan a 37 personas están en el rango de Regular, la evaluación del manejo del conductor que brinda la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la Región de Huánuco, 26 personas que corresponden al 35% califican como Bueno, mientras 12 personas que equivalen al 16% lo califican como Malo el nivel de la evaluación del manejo.

Estos resultados demuestran la disconformidad de los usuarios sobre la manera de evaluar el manejo para la obtención del brevete, pues esta prueba es muchas veces poco técnica y existen muchos sesgos en el desarrollo de manejo.

Tabla N° 12.

Calificación sobre Presupuesto para el mantenimiento de las unidades automotrices en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

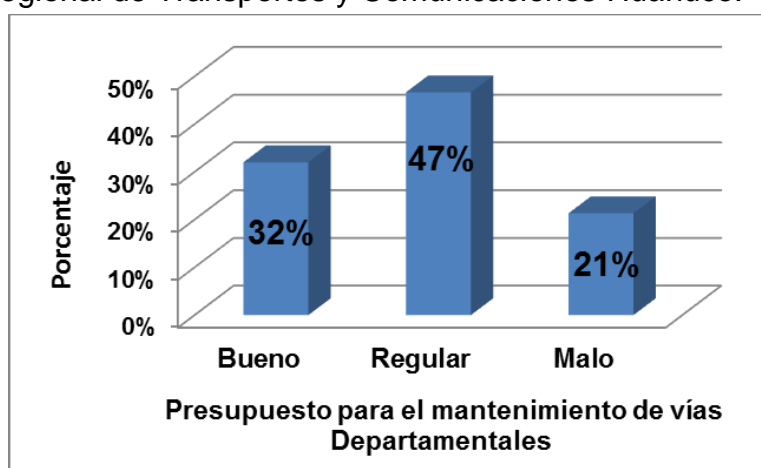
NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[15 -11[	24	32%
Regular	[11 - 7[	35	47%
Malo	[7 - 3]	16	21%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Grafico N° 03.

Presupuesto para el mantenimiento de las unidades automotrices en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco.



FUENTE : Gráfico N° 03

ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación

Del total de la muestra, el 47%, 35 personas califican en el rango de Regular, el Presupuesto para el mantenimiento de las unidades automotrices que brinda la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la Región de Huánuco, 24 personas que corresponden al 32% califican como Bueno, mientras 21 personas que equivalen al 16% lo califican como Malo.

Lo que significa que la gran mayoría de los encuestados dan una calificación de regular sobre el presupuesto para el mantenimiento de las

unidades automotrices, lo que significa una falencia en el uso de recursos para ese fin de importancia para evitar los accidentes de tránsito.

Tabla N° 13

Calificación sobre verificación de la salud del postulante en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

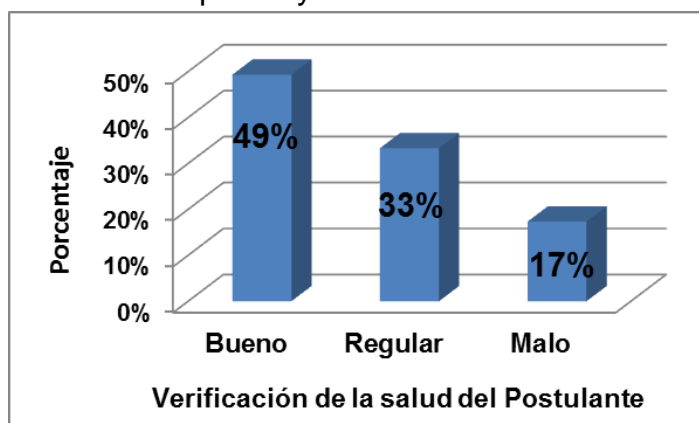
NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[15 -11[	37	49%
Regular	[11 - 7[	25	33%
Malo	[7 - 3]	13	17%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Grafico N° 04.

Verificación de la salud del postulante en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.



FUENTE : Gráfico N° 04

ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación

Del total de la muestra, el 49% que representa a 37 personas califican Bueno, la verificación de la salud del postulante que brinda la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la Región de Huánuco, 25 personas que corresponden al 33% califican como regular, mientras 13 personas que equivalen al 17% lo califican como Malo.

Estos resultados nos indican que en general el procedimiento de verificación del estado de salud de los postulantes a la obtención o renovación de su licencia es considerado objetivo y bien llevado a cabo, este procedimiento se realiza en clínicas privadas.

Tabla N° 14.

Calificación sobre Accidentes atribuibles a fallas mecánicas por deficiencias del proceso de otorgamiento de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

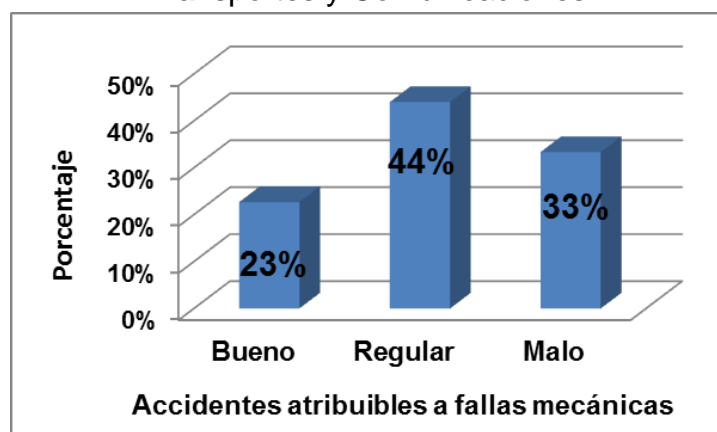
NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[15 - 11[	17	23%
Regular	[11 - 7[	33	44%
Malo	[7 - 3]	25	33%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Gráfico N° 05.

Accidentes atribuibles a fallas mecánicas por deficiencias del proceso de otorgamiento de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.



FUENTE : Gráfico N° 05

ELABORACIÓN: Propia

Los resultados demuestran que aspectos como revisiones técnicas, vehículos que circulan con más de 25 años de antigüedad y las garantías que dan a los vehículos las empresas que las venden en general tienen una

calificación de regular, es decir la diferencia en estos procedimientos ocasionaría accidentes de tránsito atribuibles a fallas mecánicas.

Del total de la muestra, el 44% que representa a 33 personas están en el rango de calificación Regular, los Accidentes atribuibles a fallas mecánicas por deficiencias en los procedimientos de inspección de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la Región de Huánuco, 25 beneficiarios que corresponden al 33% califican como Malo, mientras 17 beneficiarios que equivalen al 23% lo califican como Bueno.

Tabla N° 15.

Calificación sobre Accidentes atribuibles a fallas humanas en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

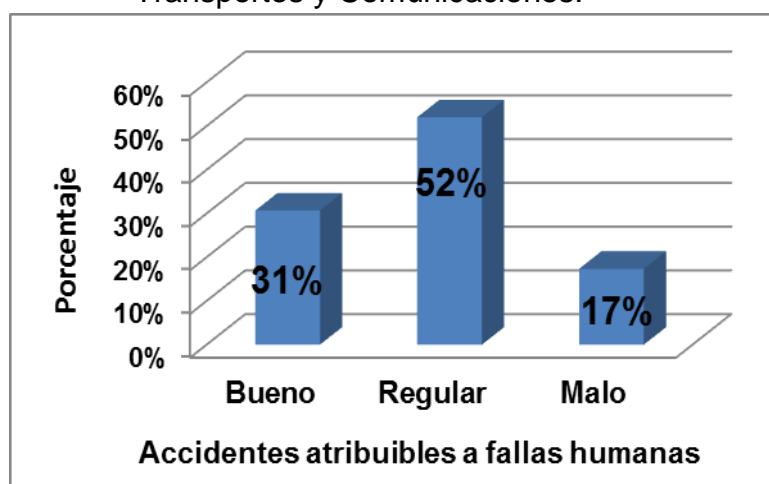
NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[15 - 11[	23	31%
Regular	[11 - 7[	39	52%
Malo	[7 - 3]	13	17%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Grafico N° 06

Accidentes atribuibles a fallas humanas en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.



FUENTE : Gráfico N° 06

ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación

Del total de la muestra, el 52% que representa a 39 trabajadores califican como Regular los procedimientos que realiza la DRTC para prevenir los accidentes de tránsito atribuibles a fallas humanas que brinda la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la Región de Huánuco, 23 personas que corresponden al 31% califican como Bueno, mientras 13 personas que equivalen al 17% lo califican como Malo.

Los resultados muestran que en su mayoría las personas involucradas con la emisión de licencias de conducir en la DRTC perciben como medianamente regular los procedimientos de prevención para la ocurrencia de accidentes de tránsito atribuibles a fallas humanas en la ciudad de Huánuco. Siendo temas como la responsabilidad y la madurez, cosas particulares de los conductores.

Tabla N° 16.

Calificación sobre Accidentes por mal estado de las carreteras en la
Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

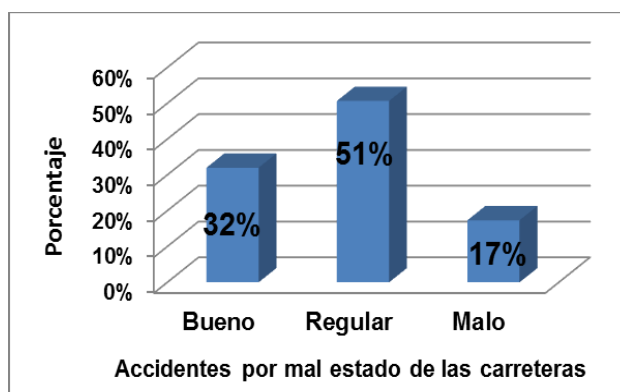
NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[15 -11[	24	32%
Regular	[11 - 7[	38	51%
Malo	[7 - 3]	13	17%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Grafico N° 07

Accidentes por mal estado de las carreteras en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.



FUENTE : Tabla N° 16
ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación

Del total de la muestra, el 51% que representa a 38 personas califican como Regular la intervención en la prevención de los accidentes por mal estado de las carreteras en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la región de Huánuco, 24 personas que corresponden al 32% califican como Bueno, mientras 13 personas que equivalen al 17% lo califican como Malo.

Lo que significa que la calificación es regular en su mayoría es de sobre el estado de las carreteras en la DRTyC, lo que evidencia que los accidentes de tránsito se producen por el mal estado de las carreteras.

Tabla N° 17.

Calificación sobre Accidentes atribuibles a la falta de señalizaciones en la
Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

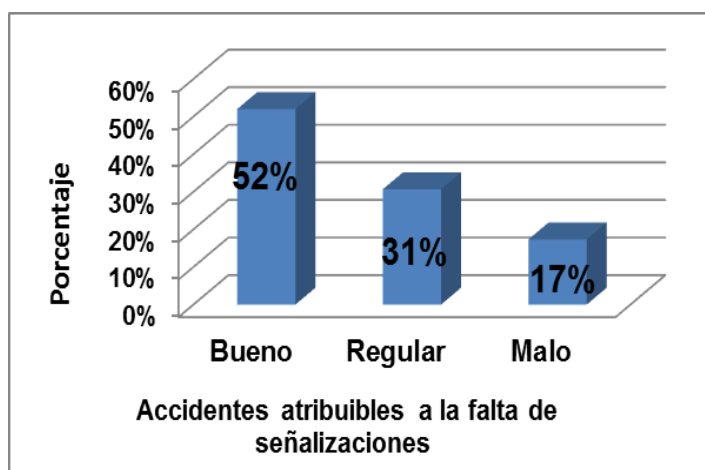
NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[15 -11[	39	52%
Regular	[11 - 7[	23	31%
Malo	[7 - 3]	13	17%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Gráfico N° 08

Accidentes atribuibles a la falta de señalizaciones en la Dirección Regional
de Transportes y Comunicaciones.



FUENTE : Gráfico N° 08

ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación

Del total de la muestra, el 52% que representa a 39 personas califican Bueno los trabajos de señalización en las vías para prevenir los Accidentes atribuibles a la falta de señalizaciones que brinda la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la Región de Huánuco, 23 personas que

corresponden al 31% califican como Regular, mientras 13 personas que equivalen al 17% lo califican como Malo.

Lo que significa que la gran mayoría califican como regular los accidentes de tránsito atribuibles a la falta de señalización en las vías, lo que no significa un elemento importante para la generación de accidentes.

Tabla N° 18

Calificación sobre Sistema de emisión de licencia de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

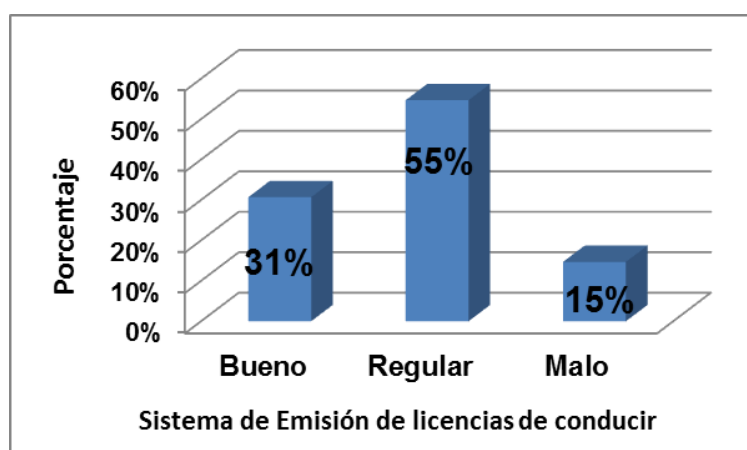
NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[60 -44[	23	31%
Regular	[44 - 28[	41	55%
Malo	[28 - 12]	11	15%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Gráfico N° 09

Sistema de emisión de licencia de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.



FUENTE : Gráfico N° 09

ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación

Del total de la muestra, el 55% que representa a 41 trabajadores califican de manera Regular el Sistema de emisión de licencia de conducir que brinda la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la Región de Huánuco, 23 personas que corresponden al 31% califican como Bueno, mientras 11 personas que equivalen al 15% lo califican como Malo.

Significa que la emisión de las licencias de conducir por la DRTyC, son percibidas como regular en su mayoría por los encuestados, lo que evidencia que los accidentes se deben a que muchos conductores no cuentan con licencias de conducir.

Tabla N°19

Calificación sobre la labor de prevención ante la ocurrencia de accidentes de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

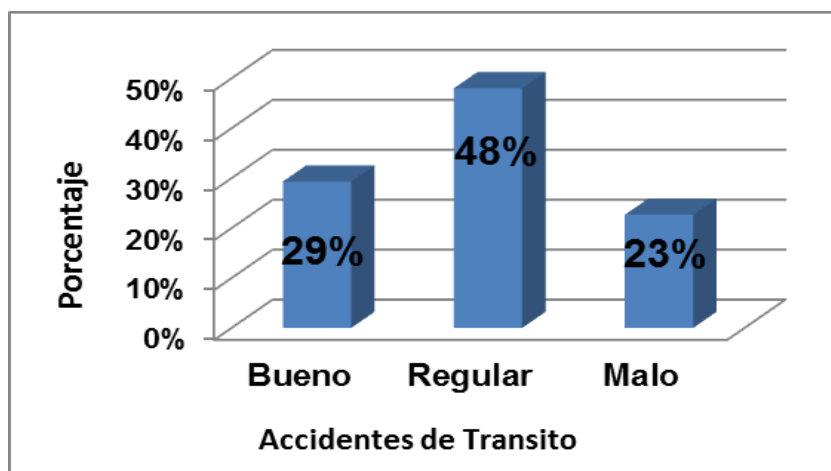
NIVELES	RANGO	FRECUENCIA ABSOLUTA (f)	FRECUENCIA RELATIVA (%)
Bueno	[60 -44[	22	29%
Regular	[44 - 28[	36	48%
Malo	[28 - 12]	17	23%
Total		75	100%

FUENTE : cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Grafico N° 10

Calificación sobre la labor de prevención ante la ocurrencia de accidentes de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.



FUENTE : Tabla N° 19

ELABORACIÓN: Propia

Análisis e Interpretación

Del total de la muestra, el 48% que representa a 36 personas califican como Regular el trabajo de la DRTC respecto a la prevención de accidentes de tránsito en la Región de Huánuco, 22 personas que corresponden al 29% califican como Bueno, mientras 17 personas que equivalen al 23% lo califican como Malo.

Lo que significa que son evaluados a un nivel de regular sobre las labores de prevención ante la ocurrencia de accidentes de tránsito en la DRTyC, lo que evidencia que esta dirección regional debe priorizar las labores de prevención.

Tabla N° 20

Percepción según estratos sobre los procedimientos para la obtención de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y comunicaciones de Huánuco.

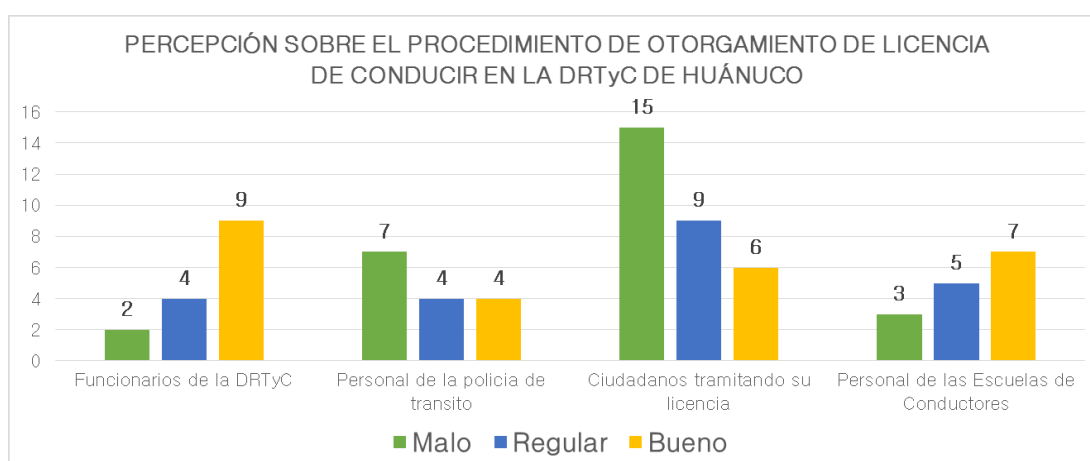
PERSONAS INVOLUCRADAS EN LA EMISIÓN DE LICENCIAS EN LA DRTyC DE HUÁNUCO	CALIFICACIÓN			Total
	Malo	Regular	Bueno	
Funcionarios de la DRTyC	2	4	9	15
Personal de la policía de tránsito	7	4	4	15
Ciudadanos tramitando su licencia	15	9	6	30
Personal de las Escuelas de Conductores	3	5	7	15
TOTALES	27	22	26	75

FUENTE : Gráfico N° 20

ELABORACIÓN: Propia

Gráfico N° 11

Percepción según estratos sobre los procedimientos para la obtención de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y comunicaciones de Huánuco.



FUENTE : Tabla N° 20

ELABORACIÓN: Propia

Se puede apreciar que de los grupos en los cuales se ha dividido la muestra de la investigación, en el grupo Funcionarios de la DRTC 9 personas que representa el 60% del total del grupo considera como bueno el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir, 4 personas que representan el 26,6% del total del grupo califican como regular el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir y 2 personas que representa el 13.33 % del total del grupo califican como malo el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir. En el grupo integrado por personal de la policía de tránsito 7 personas que representan 46,6% del total del grupo califican como malo el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir; en el grupo ciudadanos que tramitan su licencia de conducción 15 ciudadanos que representan el 50% del total del grupo califican como malo el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir.

Estos resultados demuestran que para los trabajadores de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco en su gran mayoría los procedimientos de otorgamiento de licencias de conducir son eficientes y se cumplen a cabalidad las normas; sin embargo, desde la percepción de los usuarios estos procedimientos tienen muchos vicios de corrupción y burocracia.

4.2. Análisis Inferencial y Contrastación de Hipótesis

4.2.1. Prueba de hipótesis general

Se procedió a analizar los datos recolectados con el instrumento de investigación, mediante la utilización del programa informático SPSS 25, se agruparon las preguntas en dos columnas que representan a las variables de investigación, se procedió a realizar la prueba de normalidad a la variable

emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco el mismo que arrojó un valor de 0.03 menos a 0.05 lo cual significa que los datos no tienen un comportamiento normal, de la misma manera se realizó la prueba de normalidad a la variable accidente de tránsito el mismo que arrojó un 0.0004 menos a 0.05 lo cual indica que el comportamiento de estos datos no tienen una distribución normal, se utilizó una prueba de hipótesis no paramétrica denominada Rho de Spearman., los resultados se muestran a continuación:

H.G. El Sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

Tabla N° 21.

Prueba de hipótesis general. El Sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

		Sistema de emisión de licencias de conducir	Accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco	
Rho de Spearman	Sistema de emisión de licencias de conducir	Coefficiente de correlación	1,000	0,779**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	75	75
	Accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco	Coefficiente de correlación	0,779**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	75	75

FUENTE : Cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Los resultados demuestran que la variable emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones de Huánuco está relacionado en un 0.779 con la variable accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco, con una significancia de 0.000 menor al error aceptado de 0.05; esto demuestra que los procedimientos, normas y diligencia con que los trabajadores de la DRTC de Huánuco realicen los trámites para que los usuarios obtengan su licencia de transporte incide de manera significativa en la ocurrencia de accidente de tránsito, ya que si estos procedimientos son realizados con negligencia la probabilidad que personas no capacitadas manejen vehículos y como consecuencia de ellos ocurran accidentes es alta.

4.2.2. Contrastación de la Hipótesis Especifica 01

HE₁. La evaluación de examen de conocimiento en reglas en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco, incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.

La hipótesis específica N° 01 se sometió análisis utilizando el programa informático SPSS 25 y los resultados son los que a continuación se detallan:

Tabla N° 22

Hipótesis específica 01: La evaluación de examen de conocimiento en reglas en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.

PRUEBA DE CORRELACIÓN RHO DE SPEARMAN		Accidentes de transito	Evaluación del examen de conocimiento
Accidentes de transito	Coef. Correlación	1.000	0.81
	Sig. (bilateral)		0.003
	N	75	75
Evaluación del examen de conocimiento	Coef. Correlación	0.81	1.000
	Sig. (bilateral)	0.003	
	N	75	75

FUENTE : Cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Los resultados demuestran que la evaluación del examen de conocimientos está relacionada en un 0,81 con la posibilidad de la ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco. con una significancia de 0,003 menor al error máximo establecido de 0,05

Esto indica la importancia del diseño y la aplicación del examen de conocimientos por parte de los encargados de la DRTC de Huánuco para que los solo los postulantes que verdaderamente hayan estudiado las reglas de tránsito puedan superar este examen pues en la medida de ello se contribuirá con la disminución de la probabilidad de accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco.

4.2.3. Contrastación de la Hipótesis específica 02

HE₂. La evaluación de manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

La hipótesis específica N° 02 se sometió análisis utilizando el programa informático SPSS 25 y los resultados son los que a continuación se detallan:

Tabla N° 23

Hipótesis específica 02: La evaluación de manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

PRUEBA DE CORRELACIÓN RHO DE SPEARMAN		Accidentes de transito	Evaluación del examen de manejo
Accidentes de transito	Coef. Correlación	1.000	0.84
	Sig. (bilateral)		0.01
	N	75	75
Evaluación del examen de manejo	Coef. Correlación	0.84	1.000
	Sig. (bilateral)	0.01	
	N	75	75

FUENTE : Cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Los resultados demuestran que con un margen de error del 0.01 la evaluación del manejo incide de manera significativa en un 0.84 en la probabilidad de la ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco. Estos resultados indican la importancia de realizar una prueba de manejo confiable y bajo los parámetros técnicos objetivos pues de esta manera se evitará que personas sin experticia manejen unidades móviles con la consecuente probabilidad de generar accidentes de tránsito.

4.2.4. Contrastación de la Hipótesis específica 03

HE₃. Los procedimientos para el mantenimiento de las unidades automotrices por parte de la DRTC de Huánuco inciden significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

La hipótesis específica N° 03 se sometió análisis utilizando el programa informático SPSS 25 y los resultados son los que a continuación se detallan:

Tabla N° 24

Hipótesis específica 03: Los procedimientos para el mantenimiento de las unidades automotrices inciden significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.

PRUEBA DE CORRELACIÓN RHO DE SPEARMAN		Accidentes de transito	Procedimientos para el mantenimiento de vehiculos
Accidentes de transito	Coef. Correlación	1.000	0.79
	Sig. (bilateral)		0.012
	N	75	75
Procedimientos para el mantenimiento de vehiculos	Coef. Correlación	0.79	1.000
	Sig. (bilateral)	0.012	
	N	75	75

FUENTE : Cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Los resultados indican que con un margen de error de 0.012 menor al margen establecido los procedimientos para en mantenimiento de las unidades automotrices inciden de manera significativa en un 0,79 con la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco, ello indica la importancia de la verificación del mantenimiento de las vías departamentales y su obligatoriedad para que vehículos que no

reúnen las condiciones técnicas no circulen en las calles de la ciudad con la consecuente probabilidad de accidentes de tránsito.

4.2.5. Contrastación de hipótesis específica 04

HE₄. La verificación del buen estado de salud de los postulantes en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.

La hipótesis específica N° 04 se sometió análisis utilizando el programa informático SPSS 25 y los resultados son los que a continuación se detallan:

Tabla N° 25

Hipótesis específica 04: La verificación del buen estado de salud de los postulantes en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.

PRUEBA DE CORRELACIÓN RHO DE SPEARMAN		Accidentes de tránsito	Verificación del estado de salud de los postulantes
Accidentes de tránsito	Coef. Correlación	1.000	0.89
	Sig. (bilateral)		0.000
	N	75	75
Verificación del estado de salud de los postulantes	Coef. Correlación	0.89	1.000
	Sig. (bilateral)	0	
	N	75	75

FUENTE : Cuestionario

ELABORACIÓN: Propia

Los resultados demuestran que con un error del 0.000 menor al margen establecido de 0,05 la verificación del estado de salud de los postulantes a obtener la licencia de conducir se relaciona en un 0,89 con la probabilidad de la

ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco; estos resultados demuestran la importancia de la verificación del buen estado de salud física y mental de los postulantes obtener la licencia de conducir y que este certificado debe darse en centros de salud autorizados con profesionales competentes, pues una persona que no tenga las condiciones de salud óptimas incrementara al conducir un vehículo la probabilidad de ocurrencia de un accidente.

4.3 Discusión de resultados

En el presente capítulo se realizó la confrontación de los resultados obtenidos durante el proceso de investigación con las bases teóricas y los antecedentes lo que permitió determinar la relación entre el Sistema de emisión de licencias de conducir y los accidentes de tránsito, en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco, período 2017.

4.3.1. Contrastación de los resultados obtenidos durante el trabajo de campo con los referentes Bibliográficos de las Bases Teóricas

Mendo (2017) en su trabajo de investigación nos indica que: 1° De acuerdo a la Hipótesis general demostrada en el estudio respecto a la eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores se ha llegado a demostrar fehacientemente que el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC, ha resultado más eficaz que el derogado reglamento

nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte Terrestre que se ve reflejado en el aumento de requisitos y evaluaciones más rigurosas para obtener la revalidaciones y diferentes categorías de licencias de conducir los mismo que están produciendo la disminución de los accidentes de tránsito. Estos resultados corroboran con la Tabla N° 10. Conocimiento sobre reglas de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones que se tiene una percepción positiva general sobre el conocimiento de las reglas de tránsito por parte de los funcionarios de la DRTC del Gobierno regional de Huánuco con el 44% que representan a 33 personas están en el rango bueno sobre el conocimiento sobre reglas de tránsito que brinda la Dirección regional de transportes y comunicaciones en la región de Huánuco. Asimismo, en la tabla N° 11, calificación sobre evaluación del manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, demuestran la disconformidad de los usuarios sobre la manera de evaluar el manejo para la obtención del brevete, pues esta prueba es muchas veces poco técnica y existen muchos sesgos en el desarrollo de manejo.

Roca (2015), refieren en las conclusiones de su investigación: Se puede concluir que el uso de las herramientas tecnológicas como los dispositivos móviles son de gran importancia hoy en día, ya que facilitan la vida en todos los sectores, ya que es una interfaz gráfica entre el usuario y el

sistema que permitirá reducir los tiempos en la captura de la información, registros de datos en tiempo real y la portabilidad de la información. Los resultados de la investigación indican que en la tabla N° 13. Calificación sobre verificación de la salud del postulante en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, en la cual el 49% que representa a 37 personas califican Bueno, la Verificación de la salud del postulante que brinda la Dirección regional de transportes y comunicaciones en la región de Huánuco, ya que, el procedimiento de verificación del estado de salud de los postulantes a la obtención o renovación de su licencia es considerado objetivo y bien llevado a cabo.

García (2012), refiere en las conclusiones de su investigación: -Las lesiones leves fueron debido a contusiones en más de una ubicación anatómica que se presentaron en los ocupantes de los vehículos de tres o más ruedas. Las lesiones graves correspondieron a fracturas en pelvis y miembros inferiores mientras que las lesiones fatales fueron debido a trauma torácico, en ambos casos los afectados fueron los peatones. Los resultados de la investigación indican que en la tabla N° 14. Calificación sobre Accidentes atribuibles a fallas mecánicas por deficiencias del proceso de otorgamiento de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, en la cual demuestran que aspectos como revisiones técnicas, vehículos que circulan con más de 25 años de antigüedad y las garantías que dan a los vehículos las empresas que las venden

en general, donde el 44% que representa a 33 personas están en el rango de calificación Regular, los Accidentes atribuibles a fallas mecánicas por deficiencias en los procedimientos de inspección de la Dirección regional de transportes y comunicaciones en la región de Huánuco.

López (2016), refieren en las conclusiones de su investigación: La condición según aliento a alcohol en personas que sufrieron accidentes de tránsito fue 63% para los que no tuvieron aliento a alcohol; seguido en 20 % por los que no fueron registrados y 17% por los que sí fueron registrados con aliento a alcohol. Los resultados de la investigación indican que en la tabla N° 15. Calificación sobre Accidentes atribuibles a fallas humanas en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, en la cual el 52% que representa a 39 trabajadores califican como Regular los procedimientos que relaza la DRTC para prevenir los Accidentes de tránsito atribuibles a fallas humanas que brinda la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la región de Huánuco.

4.3.2. Contratación de los resultados del trabajo de campo, con las conclusiones de los antecedentes.

Zack (1999); define: que la aplicación orientada a la toma de decisiones, se define como el proceso de incorporación del conocimiento que añade valor a productos, servicios y prácticas de gestión de una organización. Los resultados indican que en la Tabla N° 13. Calificación sobre verificación de la salud del postulante en la Dirección Regional de Transportes y

Comunicaciones, en su gran mayoría un 49% que representa a 37 personas califican Bueno, la Verificación de la salud del postulante que brinda la Dirección regional de transportes y comunicaciones en la región de Huánuco, donde es importante hacer uso del procedimiento de verificación del estado de salud de los postulantes a la obtención o renovación de su licencia es considerado objetivo y bien llevado a cabo, este procedimiento se realiza en clínicas privadas.

El peruano (2016); define: la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con competencias normativas para dictar los Reglamentos Nacionales así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, e interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre velando que se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país. Los resultados indican que en la tabla N° 14. Calificación sobre Accidentes atribuibles a fallas mecánicas por deficiencias del proceso de otorgamiento de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, donde el 44% que representa a 33 personas están en el rango de calificación Regular, los Accidentes atribuibles a fallas mecánicas por deficiencias en los procedimientos de inspección. Por otro lado, en la tabla N° 15. Calificación sobre Accidentes atribuibles a fallas humanas en la

Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, que en su mayoría las personas involucradas con la emisión de licencias de conducir en la DRTC perciben como medianamente regular los procedimientos de prevención para la ocurrencia de accidentes de tránsito atribuibles a fallas humanas en la ciudad de Huánuco.

Baena (2014); define: El examen de conocimiento en reglas, es un conjunto de disposiciones creadas por la autoridad competente y que tiene por finalidad dar a conocer tanto a los conductores como a los peatones respecto a cómo debe de ser su comportamiento en las vías públicas, facilitando el tránsito, evitar accidentes de tránsito y vivir en sociedad. Los resultados indican que en la tabla N° 18. Calificación sobre Sistema de emisión de licencia de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, en la cual el 55% que representa a 41 trabajadores califican de manera Regular el Sistema de emisión de licencia de conducir que brinda la Dirección regional de transportes y comunicaciones en la región de Huánuco. Asimismo, en la tabla N°19. Calificación sobre la labor de prevención ante la ocurrencia de accidentes de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, el 48% que representa a 36 personas califican como Regular el trabajo de la DRTC respecto a la prevención de Accidentes de tránsito en la región de Huánuco.

Ávila y Medina (2008), define: la Evaluación de manejo, está referida a los conocimientos básicos que debe poseer un

conductor para poder conducir un vehículo automotor por las vías públicas. Este conocimiento está referido al conocimiento y uso de los pedales que tiene el automóvil como lo son: el pedal de embrague, el pedal de freno y el pedal de aceleración. Los resultados indican que en la Tabla N° 16. Calificación sobre Accidentes por mal estado de las carreteras en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, donde el 51% que representa a 38 personas califican como Regular la intervención en la prevención de los accidentes por mal estado de las carreteras en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones en la región de Huánuco.

Ortiz (2010), define: Un accidente es un hecho fortuito, generalmente desgraciado o dañino, independiente de la voluntad humana, causado por una fuerza De las licencias de Conducir: Clasificación Obtención Revalidación Re categorización De la evaluación médica: Examen psicosomático De las Escuelas de Conductores El Certificado Evaluación de Conocimiento Examen de manejo extraordinaria que actúa rápidamente y ocasiona generalmente lesiones orgánicas y/o trastornos mentales (definición del grupo de expertos de la organización mundial de la salud). Los resultados indican que en la Tabla N° 18. Calificación sobre Sistema de emisión de licencia de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, el 55% que representa a 41 trabajadores califican de manera Regular el Sistema de emisión de licencia de conducir que brinda la

Dirección regional de transportes y comunicaciones en la región de Huánuco.

MINJUS (2016), define: accidentes atribuibles a fallas mecánicas, este tipo de accidente se produce por fallas en el auto, las mismas que se encuentran relacionadas a las revisiones técnicas realizadas en nuestro país, las mismas que no son muy rigurosas o se realizan de manera ineficiente. Los resultados indican que en Tabla N°19. Calificación sobre la labor de prevención ante la ocurrencia de accidentes de tránsito en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones que el 48% que representa a 36 personas califican como Regular el trabajo de la DRTC respecto a la prevención de Accidentes de tránsito en la Región de Huánuco.

4.3.3 Contrastación de los Resultados del trabajo de campo, con la hipótesis.

HG: La evaluación de exámen de conocimiento en reglas en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco, incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.

Dados los resultados, demuestran que la variable emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones de Huánuco está relacionado en un 0.779 con la variable accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco, con una significancia de 0.000 menor al error aceptado de 0.05; esto

demuestra que los procedimientos, normas y diligencia con que los trabajadores de la DRTC de Huánuco realicen los trámites para que los usuarios obtengan su licencia de transporte incide de manera significativa en la ocurrencia de accidente de tránsito, ya que si estos procedimientos son realizados con negligencia la probabilidad que personas no capacitadas manejen vehículos y como consecuencia de ellos ocurran accidentes es alta.

4.4. Aporte de la investigación

La presente investigación siguió la metodología de la investigación científica, sus instrumentos fueron validados por juicio de expertos y la validación se realizó por medio de la escala de Alfa de Crowbach, por ello se considera el valor científico de la presente investigación.

De la misma manera se contrastó las teorías sobre la materia con la realidad empírica demostrando teorías existentes y probando su validez; asimismo, este estudio servirá como referencia para futuras investigaciones, tratando de ser un aporte para la reducción de accidentes de tránsito y para la mejora los procedimientos para la obtención de la licencia de conducir.

CONCLUSIONES

Se determinó mediante el estadígrafo de Rho de Spearman que el sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco incide en un 0,779 con la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad, la labor que realiza esta institución tiene un rol preponderante en el control y prevención de accidentes de tránsito pues si sus procedimientos y requerimientos son confiables y eficientes la personas que obtengan la licencia de conducir verdaderamente estarán preparados para manejar con responsabilidad una unidad móvil con la consecuente disminución de la probabilidad de la ocurrencia de un accidentes de tránsito.

Se analizó mediante el estadígrafo de Rho de Spearman la incidencia de la evaluación de examen de conocimiento en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco con los accidentes de tránsito. Y se verifica que ambos están relacionados en un 0,81 lo cual indica su alto grado de relación, el examen de conocimiento es un factor determinante para verificar la idoneidad del postulante al brevete de conducir, esta evaluación debe ser lo más objetiva y eficiente para lograr su objetivo establecido.

Se analizó mediante el estadígrafo de Rho de Spearman la la incidencia en la evaluación de manejo en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco con los accidentes de tránsito en la ciudad, y se verifica la relación de ambos en un 0,84 lo cual indica que la objetividad en el procedimiento de la evaluación del manejo es fundamental para otorgar la licencia de conducir aquellas personas que tengan las habilidades técnicas

necesarias para ello con la consecuente disminución de la probabilidad de ocurrencias de accidentes de tránsito.

Se constató mediante la aplicación del estadígrafo Rho de Spearman la incidencia de los procedimientos para el mantenimiento de las unidades automotrices, con la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito en la ciudad, obteniéndose un indicador de 0,79 lo que indica una alta relación entre los dos conceptos, lo cual demuestra la importancia de las previsiones mecánicas para la prevención de accidentes de tránsito.

Se determinó mediante el estadígrafo de Rho de Spearman la incidencia de 0,89 entre la verificación del buen estado de salud de los postulantes en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco con la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito, lo cual demuestra la importancia de que los procedimientos para la evaluación del estado de salud del postulante, aspecto como la salud visual y psicológica son sumamente importante para garantizar la idoneidad de los conductores con la consecuente disminución de la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito.

RECOMENDACIONES O SUGERENCIAS

Se recomienda a los funcionarios y autoridades de la Dirección Regional de Transportes y comunicaciones de Huánuco, mejorar todo el proceso para la de emisión de licencias de conducir para de esta manera solo personas idóneas tenga el correspondiente brevete y en consecuencia se disminuya la probabilidad de las ocurrencias de accidentes de tránsito.

Se recomienda a las autoridades competentes mejorar las pruebas de conocimiento que se les administra a los postulantes a la emisión de licencias de conducir, tratando que estas estén actualizadas a las normatividades vigentes, que sea objetiva y con pocas probabilidades de plagiarse o adulterarlas de alguna manera.

Se recomienda a las autoridades competentes rediseñar el proceso de las pruebas técnicas de manejo, en aspectos como objetividad, rutas y habilidades técnicas, de la misma manera formalizar a las empresas que asesoran a los postulantes que en muchas ocasiones estafan a incautos trasportistas indicándoles que pasaran los exámenes sin realmente adquirir las habilidades correspondientes.

Se recomienda a las autoridades competentes mejorar el control de los procedimientos para el mantenimiento de las unidades automotrices, lo cual demuestra la importancia del estado de los vehículos para la prevención de accidentes de tránsito.

Se recomienda a las autoridades competentes mejorar el proceso de evaluación médica de los postulantes a la obtención de la licencia de

conducción, realizando convenios con centros de salud que demuestren las condiciones necesarias para llevar a cabo estos exámenes. Asimismo, verificar aquellos establecimientos de salud que otorgan el certificado sin realmente realizar los exámenes correspondientes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ávila, B. y Medina, S. (2008)**, Prevalencia de accidentes de tránsito no fatales. México: Resultados de la ENSANUT.
- Baena, G. (2014)**, Metodología de la Investigación. Segunda Edición. México: Grupo Editorial Patria.
- Bambarén C. (2004)**, Características epidemiológicas y económicas de los casos de accidentes de tránsito atendidos en el Hospital Nacional Cayetano Heredia. Revista Médica Herediana, 15 (1), 30-36
- Cabanellas, Guillermo**, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, 8 Tomos, 12ª Edición, Editorial, Heliasta, Argentina, 2002.
- Carvajal B. M. (1999)**, Diagnóstico de Seguridad Vial en carreteras administradas por el Instituto Nacional de Vías. Fondo de Prevención Vial, Instituto Nacional de Vías y Ministerio de Transporte de Bogotá, Colombia.
- Centro de Investigación en Sistemas de Salud del Instituto Nacional de Salud Pública. (2010)**. Factores de riesgo de lesión por accidentes de tráfico y el impacto de una intervención sobre la carretera. México D.F, México: El Centro.
- Defensoría del Pueblo. (2006)**, Informe Defensorial 108: Pasajeros en riesgo. La seguridad en el transporte Interprovincial. Recuperado el 3 de noviembre de 2011, de <http://www.defensoria.gob.pe/informdefensoriales.php>.
- Devlin (1999)**, Aporte de premisas para diferenciar términos la información y el conocimiento.
- Diario el Peruano (2016)**, Ley N° 27181 Ley General de transporte y tránsito terrestre.
- Fuller et al, (2007)**, Factores que pueden afectar el desempeño óptimo del conductor y perjudicarlo.
- Fred Van Rubens, Lopez Hidalgo (2016)**, trabajo de investigación titulada: “Accidentes de tránsito atendidos en el Hospital Regional de Loreto de octubre a diciembre de 2015”.
- García, E. (2013)**, Verificación del buen estado de salud del postulante.
- García (2012)**, El accidente, Fases de accidente de tránsito, acciones para evitar accidentes de tránsito

- Grawitz M. (1984)**, “Métodos y Técnicas de las Ciencias Sociales I-II.” Editorial Mexicana, México
- Hernández, Fernández Baptista. (1994)**, “Metodología de la Investigación”. McGraw Hill. Colombia.
- Hernández, S. (2006)**. Los elementos de la investigación. Bogotá: Editorial El Buho.
- Híjar, M. (2000). Utilidad del análisis geográfico en el estudio de las muertes por atropellamiento.
- Hatamabadi H et al. (2012)**. Epidemiologic study of road traffic injuries by road user type characteristics and road environment in Iran: a community-based approach. *Traffic Injury Prevention*, 13(1), 61-64
- Ibáñez (2016)**, “población de estudio se define como el grupo que se está considerando para un estudio o razonamiento estadístico.
- Javier Martin Mendo Mechan (2017)**, “trabajo de investigación titulado; “El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017”
- Kerlinger, (2011)**, **Trabajo de investigación titulada:** “la investigación “Ex post facto es entendida como una búsqueda sistemática y empírica en la cual el científico no tiene control directo sobre las variables independientes porque ya acontecieron sus manifestaciones o por ser intrínsecamente manipulables”.
- Kotler, (2004)**, Productividad, satisfacción, rotación y adaptación.
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, con reformas, Suplemento del Registro Oficial 415 del 20 de marzo del año 2011.
- Luna D., Izquierdo M., Pérez G., Rodríguez C.** Incidencia de traumas por accidentes de tránsito que ingresan al servicio de urgencias del hospital Universitario Erasmo Meoz, La Clínica Santa Ana S.A, e IPS UniPamplona. 2017;4(1).
- López (2016)**, Conclusiones de su investigación.

- Mauro William, Roca Ramos (2015)**, trabajo de investigación titulada; “Sistema de control de infracciones y sanciones para vehículos menores “Mototaxis” Tesis realizada para optar el Título Profesional de Ingeniero Informático, en la Universidad Ricardo Palma.
- Meilind Chú García (2014)**, trabajo de investigación titulada; “Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa. Ministerio de Salud Enero a diciembre del 2010”
- Mendo (2017)**, Trabajo de investigación: “Control del proceso de evaluación de los conductores con el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC”
- Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (2000)**. Oficina General de Métodos y Sistemas. Dirección de Estadísticas.
- Ministerio del Interior. Dirección Nacional de Policía de Carreteras (2000)**. DNPOLCAR-PNP OFATEC. Base de datos accidentes de carreteras.
- MINJUS (2016)**. Anuario 2016. Oficina General de Información Estadística y Estudios Socioeconómicos. www.minjus.gob.pe
- Nonaka y Takeuchi, 1995**. Integración del conocimiento, el desarrollo de reglas y directivas, secuenciación de rutinas organizativas, resolución de problemas y toma de decisiones en grupo.
- Olano Valderrama, Carlos**. “Tratado Técnico-Jurídico sobre Accidentes de Circulación y materias afines”. Octava Edición. Librería Ediciones del Profesional. Ltda. Año 2006
- Ordenanza Municipal N° 007-2012-MDSE (2012)**. Ordenanza que reglamenta el servicio especial de transporte público de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados en el distrito de Santa Eulalia.
- Ortiz, S. (2010)** Accidentes de tránsito
- Prada C, Prada R, Del río MC, Álvarez FJ (1995)**. Accidentes de tráfico en la población española. Med Clin.
- Roca (2015)**, Uso de las herramientas tecnológicas como los dispositivos móviles son de gran importancia hoy en día.
- Rodríguez-Guzmán, S., Jiménez-Mejías, E., Martínez-Ruiz, V., LupiáñezTapia, F., Lardelli-Claret, P., & Jiménez-Moleón, J. J.**

(2014). Movilidad, accidentalidad por tránsito y sus factores asociados en estudiantes universitarios de Guatemala. *Cadernos de Saúde Pública*, 30(4), 735–745

Roberto E. Cáceres (2013). El delito de conducción en estado de ebriedad. Jurista Editores, 2013. ISBN 6124066998, 9786124066993. Pág. 334.

Sampieri (2018), define: Muestra de un subconjunto de casos o individuos de una población.

Sanchez (2008) Encuesta técnica cuantitativa más utilizada para la obtención de información primaria.

Tabasso (2013) Obra: “El derecho vial”

Terán-Santos J. (2001) Accidentes de tráfico y síndrome de apneas hipopneas obstructivas durante el sueño. En VI Taller Teórico-Práctico sobre los trastornos respiratorios durante el sueño y la ventilación mecánica no invasiva. Setiembre 2001. Unidad de Sueño del Hospital Txagorritxu, Vitoria-Gasteiz.

Tovar Juan Carlos / Rojas Medina Yliana (DGE): Estudio epidemiológico de los accidentes de tránsito y su incidencia en la comunidad Valenciana. Caracterización, factores de riesgo y consecuencias. Análisis a partir de datos hospitalarios del CMBD (1995-2001)

World Health Organization. (2015). Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015. Geneva: World Health Organization, 1–12. Disponible:http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/

Zack, M. (1999). Developing a Knowledge Strategy. *California Management Review*, 41, 125-144. <http://dx.doi.org/10.2307/41166000>

ANEXOS

ANEXO N° 001

MATRIZ DE CONSISTENCIA

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TEMA: “El Sistema de Emisión de Licencias de Conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huánuco y su incidencia con los accidentes de tránsito, Período 2017”						
PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA
PG: ¿El sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huanuco Incide en los accidentes de tránsito, Período 2017? .	OG: Determinar la incidencia del sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huanuco con los accidentes de tránsito, período 2017.	HG: El sistema de emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huanuco influye significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017.	VARIABLE INDEPENDIENTE Sistema de emisión de licencias de conducir en la DRTC- Hco.	EXAMEN DE CONOCIMIENTO EN REGLAS	Reglas preventivas Reglas de Advertencia Reglas persuasivas	TIPO DE INVESTIGACIÓN: La presente Investigación es de tipo EXPLICATIVO. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN: El enfoque de trabajo de investigación es CUANTITATIVO ALCANSE DE INVESTIGACIÓN: El presente trabajo de Investigación es DESCRIPTIVO CORRELACIONAL EXPLICATIVO NIVEL DE INVESTIGACIÓN: El presente trabajo es de nivel DESCRIPTIVO CORRELACIONAL DISEÑO DE INVESTIGACIÓN: Diseño Experimental de Tipo Transaccional POBLACIÓN Y MUESTRA: 04 FUNCIONARIOS 59 PERSONAL ADMINISTRATIVO 40 OBREROS
PROBLEMAS ESPECIFICOS	OBJETIVOS ESPECIFICOS	Hipótesis ESPECIFICOS		EVALUACIÓN DE MANEJO	Encajonamiento Estacionamiento Direccionalamiento	
PE1:¿Cómo incide la evaluación de examen de conocimiento en reglas en la DRTC con los accidentes de tránsito, período 2017.?	OE1: Analizar la incidencia en la evaluación de examen de conocimiento en reglas en la DRTC con los accidentes de tránsito período 2017.	HE1: La evaluación de examen de conocimiento en reglas en la DRTC incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.		VERIFICACIÓN DEL BUEN ESTADO DE SALUD DEL POSTULANTE	*Discapacidad * Estado físico	
PE2:¿Cómo incide la evaluación de manejo en la DRTC con los accidentes de tránsito, período 2017.?	OE2: Verificar la incidencia en la evaluación de manejo en la DRTC con los accidentes de tránsito, período 2017.	HE2: La evaluación de manejo en la DRTC incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.		ACCIDENTES ATRIBUIBLES A FALLAS MECÁNICAS	*Revisión técnica * vehículos Obsoletos por el tiempo * Error de fabricación	
PE3: ¿Cómo incide los procedimientos para mantenimiento de las unidades automotrices con los accidentes de tránsito, período 2017?	OE3: Constatar la incidencia de los procedimientos para el mantenimiento de las unidades con los accidentes de tránsito, período 2017	HE3: Los procedimientos para el mantenimiento de los vehículos automotrices inciden significativamente en los accidentes de tránsito, período 2017	VARIABLE DEPENDIENTE Accidentes de Tránsito	ACCIDENTES ATRIBUIBLES A FALLAS HUMANAS	Desconocimiento del reglamento nacional de tránsito Negligencia del conductor Imprudencia	
PE4:¿Cómo incide verificación del buen estado de salud de los postulantes la DRTC con los accidentes de tránsito, período 2017.?	OE4: Determinar la incidencia de la verificación del buen estado de salud de los postulantes en la DRTC con los accidentes de tránsito, período 2017.	HE4: La verificación del buen estado de salud de los postulantes en la DRTC incide significativamente en los accidentes de tránsito período 2017.		ACCIDENTES POR MAL ESTADO DE LAS CARRETERAS	*Carretera sin Asfaltar *Carreteras sin mantenimiento Rutinario *Carreteras sin mantenimiento Mecanizado *Carreteras sin mantenimiento periódico	
				ACCIDENTES ATRIBUIBLES A FALTA DE SEÑALIZACIONES	Señalizaciones preventivas Señalizaciones de advertencia Señalizaciones persuasivas	

ANEXO N° 002
CONSENTIMIENTO
INFORMADO

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
ESCUELA DE POSGRADO



DOCTORADO EN ADMINISTRACIÓN

CONSENTIMIENTO INFORMADO

**EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO,
PERÍODO 2017.**

Yo,con
DNI....., doy constancia de haber sido informado (a) y de haber
entendido de manera precisa el presente trabajo de investigación; cuyo
propósito es obtener información que podrá ser usada en la redacción de
artículos científicos y tesis del Área de Auditoría. Teniendo en cuenta que la
información recabada será de tipo confidencial y solo para fines de estudio y no
existiendo ningún obstáculo o inconveniente de tipo ético, acepto ser
encuestado por el responsable del mismo.

.....

Nombre del Funcionario
DNI

.....

Decano
DNI

.....

Testigo
DNI



DOCTORADO EN ADMINISTRACIÓN

CONSENTIMIENTO INFORMADO

**EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO,
PERÍODO 2017.**

Yo,con
DNI....., doy constancia de haber sido informado (a) y de haber
entendido de manera precisa el presente trabajo de investigación; cuyo
propósito es obtener información que podrá ser usada en la redacción de
artículos científicos y tesis del Área de Auditoría. Teniendo en cuenta que la
información recabada será de tipo confidencial y solo para fines de estudio y no
existiendo ningún obstáculo o inconveniente de tipo ético, acepto ser
encuestado por el responsable del mismo.

.....

Nombre del Funcionario
DNI

.....

Decano
DNI

.....

Testigo
DNI

ANEXO N° 003
INSTRUMENTO



Cuestionario de Sistema de Emisión de licencias de conducir en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huánuco

Estimado participante este cuestionario se realiza para mejorar la gestión de la DRTC-HCO y con fines académicos, por favor marque con una (X) en el recuadro según considere conveniente.

Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pesimo
5	4	3	2	1

ALTERNATIVAS		1	2	3	4	5
DIMENSIÓN : Conocimiento en reglas de transito						
1	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Transito?					
2	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas de advertencia, según el Reglamento Nacional de Transito?					
3	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas persuasivas, según el Reglamento Nacional de Transito?					
DIMENSIÓN : Evaluación del manejo						
4	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de encajonamiento?					
5	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de estacionamiento?					
6	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de direccionamiento?					
DIMENSIÓN : Asignación presupuestal para el mantenimiento de las unidades automotrices						
7	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIA para el mantenimiento de las unidades automotrices?					
8	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIM para el mantenimiento de las unidades automotrices?					
9	¿Cómo califica el gasto que realiza la DRTC en el mantenimiento de las unidades automotrices?					
DIMENSIÓN : Verificación de la salud del postulante						
10	¿Cómo califica el examen psicologico que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?					
11	¿Cómo califica el examen de salud que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?					
12	¿Cómo califica la objetividad con la que son tomadas las pruebas de salud de los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?					

PUNTAJE
[60 - 44 [
[44 - 28 [
[28 - 12 [



Cuestionario sobre Accidentes de transito

Estimado participante este cuestionario se realiza para mejorar la gestión de la DRTC-HCO y con fines académicos, por favor marque con una (X) en el recuadro según considere conveniente.

ALTERNATIVAS		1	2	3	4	5
DIMENSIÓN : Accidentes atribuibles a fallas mecánicas						
1	¿Cómo califica los procedimientos de las revisiones técnicas vehiculares que existen en la ciudad de Huánuco?					
2	¿Cómo califica el hecho que los vehiculos con mas de 25 años de antigüedad no deban seguir circulando?					
3	¿Cómo califica la seguridad y garantía de las tiendas automotrices de la ciudad de Huánuco?					
DIMENSIÓN : Accidentes atribuibles a fallas humanas						
4	¿Cómo califica el grado de conocimiento sobre reglas de transito de los transportistas de la ciudad de Huánuco?					
5	¿Cómo califica el nivel de responsabilidad de los transportistas de la ciudad de Huánuco?					
6	¿Cómo califica el nivel de prudencia de los transportistas de la ciudad de Huánuco?					
DIMENSIÓN : Accidentes por mal estado de las carreteras						
7	¿Cómo califica el estado de las vías urbanas de la ciudad de Huánuco bajo responsabilidad de la DRTC?					
8	¿Cómo califica el estado de las vías rurales de la ciudad de Huánuco bajo responsabilidad de la DRTC?					
9	¿Cómo califica el mantenimiento que realiza la DRTC - HCO a las vías regionales de su competencia?					
DIMENSIÓN : Accidentes atribuibles a la falta de señalizaciones						
10	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones preventivas en las vías de la ciudad de Huánuco?					
11	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones de advertencia en las vías de la ciudad de Huánuco?					
12	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones persuasivas en las vías de la ciudad de Huánuco?					

PUNTAJE
[60 - 44 [
[44 - 28 [
[28 - 12 [

ANEXO N° 004

**FORMATO DE VALIDACIÓN
DE LOS INSTRUMENTOS POR
JUECES O JUCIOS DE
EXPERTOS**

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN
ESCUELA DE POSGRADO



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

TEMA: EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERÍODO 2017

NOMBRE DEL EXPERTO: Daniel Simon Rojas ESPECIALIDAD: Dr. Administración

“Calificar con 1, 2, 3 o 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad”

DIMENSIÓN	ITEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Conocimiento en reglas de tránsito	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	4	3	4
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	3	3	3	3
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas persuasivas según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	4	3	3
Evaluación de manejo	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de encajonamiento?	4	2	3	3
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de estacionamiento?	4	4	3	3
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de direccionamiento?	4	3	2	3

Asignación presupuestal para el mantenimiento de las unidades automotrices	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIA para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	3	4	3
	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIM para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	4	3	3
	¿Cómo califica el gasto que realiza la DRTC en el mantenimiento de las unidades automotrices de la región?	4	4	3	4
Verificación de la salud del postulante	¿Cómo califica el examen psicológico que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	3	4	3
	¿Cómo califica el examen de salud que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	3	3	4	4
	¿Cómo califica la objetividad con la que son tomadas las pruebas de salud de los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	4	2	4
Accidentes de tránsito atribuibles a fallas mecánicas	¿Cómo califica los procedimientos de las revisiones técnicas vehiculares que existen en la Ciudad de Huánuco?	4	4	4	3
	¿Cómo califica el hecho de que los vehículos con más de 25 años de antigüedad no deban seguir circulando?	4	4	2	3
	¿Cómo califica la seguridad y garantía de las tiendas automotrices de la ciudad de Huánuco?	2	4	4	3
	¿Cómo califica la el grado de conocimiento sobre reglas de tránsito de los transportistas de la Ciudad de Huánuco?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el nivel de responsabilidad de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	4	3	4

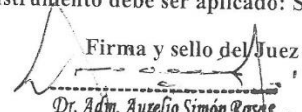
Accidentes atribuibles a fallas humanas	¿Cómo califica el nivel de prudencia de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	3	3	4
Accidentes por mal estado de las carreteras	¿Cómo califica el estado de las vías urbanas de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	4	3	3	4
	¿Cómo califica el estado de las vías rurales de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	4	4	3	4
	¿Cómo califica el mantenimiento que realiza la DRTC – HCO a las vías regionales de su competencia?	4	4	3	4
Accidentes atribuibles a falta de señalizaciones	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones preventivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	3	4
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones de advertencia en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	3	3	4
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones persuasivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	2

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (), En caso de SI ¿Qué dimensión o ítem falta ?

.....

DECISIÓN DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI () NO ()

Firma y sello del Juez

 Dr. Adm. Aurelio Simón Rosas
 Docente Posgrado, Pregrado
 UNHEVAL



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

TEMA: EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERÍODO 2017

NOMBRE DEL EXPERTO: RODOLFO VALDIVIESO ECHEVARRIA ESPECIALIDAD: Dr. Administración

“Calificar con 1, 2, 3 o 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad”

DIMENSIÓN	ITEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Conocimiento en reglas de tránsito	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	4	3	4
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	4	4	4
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas persuasivas según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	4	4	3
Evaluación de manejo	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de encajonamiento?	4	4	3	4
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de estacionamiento?	3	4	4	4
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de direccionamiento?	4	3	4	4

Asignación presupuestal para el mantenimiento de las unidades automotrices	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIA para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	4	4	4
	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIM para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el gasto que realiza la DRTC en el mantenimiento de las unidades automotrices de la región?	4	4	4	4
Verificación de la salud del postulante	¿Cómo califica el examen psicológico que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el examen de salud que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	4	4	4
	¿Cómo califica la objetividad con la que son tomadas las pruebas de salud de los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	4	4	4
Accidentes de tránsito atribuibles a fallas mecánicas	¿Cómo califica los procedimientos de las revisiones técnicas vehiculares que existen en la Ciudad de Huánuco?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el hecho de que los vehículos con más de 25 años de antigüedad no deban seguir circulando?	4	4	4	4
	¿Cómo califica la seguridad y garantía de las tiendas automotrices de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	4
	¿Cómo califica la el grado de conocimiento sobre reglas de tránsito de los transportistas de la Ciudad de Huánuco?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el nivel de responsabilidad de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	4

Accidentes atribuibles a fallas humanas	¿Cómo califica el nivel de prudencia de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	4
Accidentes por mal estado de las carreteras	¿Cómo califica el estado de las vías urbanas de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el estado de las vías rurales de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el mantenimiento que realiza la DRTC – HCO a las vías regionales de su competencia?	4	4	4	4
Accidentes atribuibles a falta de señalizaciones	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones preventivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones de advertencia en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones persuasivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	4

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (), En caso de SI ¿Qué dimensión o ítem falta ?

.....

DECISIÓN DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI (X) NO ()

Firma y sello del Juez

[Firma manuscrita]
 DR. ROBERTO ALVARADO FLORES
 JUECE EP6.



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

TEMA: EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERÍODO 2017

NOMBRE DEL EXPERTO: David Julio Mantel Zavallos..... ESPECIALIDAD: Dc. Administración

“Calificar con 1, 2, 3 o 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad”

DIMENSIÓN	ITEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Conocimiento en reglas de tránsito	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	3	3	4
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	3	4	3	4
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas persuasivas según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	4	4	4
Evaluación de manejo	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de encajonamiento?	4	4	4	4
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de estacionamiento?	4	4	3	4
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de direccionamiento?	4	3	3	4

Asignación presupuestal para el mantenimiento de las unidades automotrices	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIA para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	4	4	2
	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIM para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	3	3	3
	¿Cómo califica el gasto que realiza la DRTC en el mantenimiento de las unidades automotrices de la región?	4	4	3	4
Verificación de la salud del postulante	¿Cómo califica el examen psicológico que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	3	4	3
	¿Cómo califica el examen de salud que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	4	4	4
	¿Cómo califica la objetividad con la que son tomadas las pruebas de salud de los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	4	2	4
Accidentes de tránsito atribuibles a fallas mecánicas	¿Cómo califica los procedimientos de las revisiones técnicas vehiculares que existen en la Ciudad de Huánuco?	4	4	4	3
	¿Cómo califica el hecho de que los vehículos con más de 25 años de antigüedad no deban seguir circulando?	4	4	2	3
	¿Cómo califica la seguridad y garantía de las tiendas automotrices de la ciudad de Huánuco?	3	4	4	3
	¿Cómo califica la el grado de conocimiento sobre reglas de tránsito de los transportistas de la Ciudad de Huánuco?	4	4	4	4
	¿Cómo califica el nivel de responsabilidad de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	4	3	4

Accidentes atribuibles a fallas humanas	¿Cómo califica el nivel de prudencia de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	4	3	4
Accidentes por mal estado de las carreteras	¿Cómo califica el estado de las vías urbanas de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	3	3	3	3
	¿Cómo califica el estado de las vías rurales de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	4	4	3	3
	¿Cómo califica el mantenimiento que realiza la DRTC – HCO a las vías regionales de su competencia?	4	2	3	3
Accidentes atribuibles a falta de señalizaciones	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones preventivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	3	3
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones de advertencia en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	3	2	3
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones persuasivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	3	4	3

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (), En caso de SI ¿Qué dimensión o ítem falta ?

.....

DECISIÓN DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI (x) NO ()



Firma y sello del Juez

[Handwritten signature]



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

TEMA: EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERÍODO 2017

NOMBRE DEL EXPERTO: JUVENAL DUBERTO OLIVEROS DÁVILA..... ESPECIALIDAD: Dr. Administración.....

“Calificar con 1, 2, 3 o 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad”

DIMENSIÓN	ITEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Conocimiento en reglas de tránsito	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	3	4	3
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	3	4	4
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas persuasivas según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	4	4	4
Evaluación de manejo	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de encajonamiento?	4	4	4	4
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de estacionamiento?	4	4	4	4
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de direccionamiento?	4	4	4	4

Asignación presupuestal para el mantenimiento de las unidades automotrices	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIA para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	5	5	5
	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIM para el mantenimiento de las unidades automotrices?	5	5	5	5
	¿Cómo califica el gasto que realiza la DRTC en el mantenimiento de las unidades automotrices de la región?	5	5	5	5
Verificación de la salud del postulante	¿Cómo califica el examen psicológico que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	5	5	5	5
	¿Cómo califica el examen de salud que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	5	5	5	5
	¿Cómo califica la objetividad con la que son tomadas las pruebas de salud de los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	5	5	5	5
Accidentes de tránsito atribuibles a fallas mecánicas	¿Cómo califica los procedimientos de las revisiones técnicas vehiculares que existen en la Ciudad de Huánuco?	5	3	5	5
	¿Cómo califica el hecho de que los vehículos con más de 25 años de antigüedad no deban seguir circulando?	5	3	5	5
	¿Cómo califica la seguridad y garantía de las tiendas automotrices de la ciudad de Huánuco?	5	3	5	5
	¿Cómo califica el grado de conocimiento sobre reglas de tránsito de los transportistas de la Ciudad de Huánuco?	5	3	5	5
	¿Cómo califica el nivel de responsabilidad de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	5	3	3	5

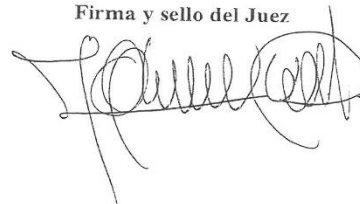
Accidentes atribuibles a fallas humanas	¿Cómo califica el nivel de prudencia de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	3
Accidentes por mal estado de las carreteras	¿Cómo califica el estado de las vías urbanas de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	2	4	4	2
	¿Cómo califica el estado de las vías rurales de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	4	4	3	4
	¿Cómo califica el mantenimiento que realiza la DRTC – HCO a las vías regionales de su competencia?	4	4	3	4
Accidentes atribuibles a falta de señalizaciones	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones preventivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	2	3	2
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones de advertencia en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	3	4
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones persuasivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	2

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (), En caso de SI ¿Qué dimensión o ítem falta ?

DECISIÓN DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI () NO ()

Firma y sello del Juez





VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

TEMA: EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERÍODO 2017

NOMBRE DEL EXPERTO: Miker Jon Salinas Alejandro ESPECIALIDAD: Dr. Administración

“Calificar con 1, 2, 3 o 4 cada ítem respecto a los criterios de relevancia, coherencia, suficiencia y claridad”

DIMENSIÓN	ITEM	RELEVANCIA	COHERENCIA	SUFICIENCIA	CLARIDAD
Conocimiento en reglas de tránsito	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	3	4	3
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas preventivas, según el Reglamento Nacional de Tránsito?	3	3	4	4
	¿Cómo califica su grado de conocimiento sobre reglas persuasivas según el Reglamento Nacional de Tránsito?	4	4	2	4
Evaluación de manejo	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de encajonamiento?	4	4	4	3
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de estacionamiento?	4	4	2	3
	¿Cómo califica su habilidad para realizar el procedimiento de direccionamiento?	4	4	4	3

Asignación presupuestal para el mantenimiento de las unidades automotrices	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIA para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	4	4	4
	¿Cómo califica la asignación presupuestal del PIM para el mantenimiento de las unidades automotrices?	4	4	3	3
	¿Cómo califica el gasto que realiza la DRTC en el mantenimiento de las unidades automotrices de la región?	4	4	3	4
Verificación de la salud del postulante	¿Cómo califica el examen psicológico que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	4	3	4
	¿Cómo califica el examen de salud que pasan los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	3	3	3
	¿Cómo califica la objetividad con la que son tomadas las pruebas de salud de los postulantes a la obtención de la licencia de conducir?	4	4	3	3
Accidentes de tránsito atribuibles a fallas mecánicas	¿Cómo califica los procedimientos de las revisiones técnicas vehiculares que existen en la Ciudad de Huánuco?	4	2	3	3
	¿Cómo califica el hecho de que los vehículos con más de 25 años de antigüedad no deban seguir circulando?	3	4	3	3
	¿Cómo califica la seguridad y garantía de las tiendas automotrices de la ciudad de Huánuco?	4	3	2	3
	¿Cómo califica la el grado de conocimiento sobre reglas de tránsito de los transportistas de la Ciudad de Huánuco?	4	3	4	3
	¿Cómo califica el nivel de responsabilidad de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	4	3	4

Accidentes atribuibles a fallas humanas	¿Cómo califica el nivel de prudencia de los transportistas de la ciudad de Huánuco?	4	3	3	4
Accidentes por mal estado de las carreteras	¿Cómo califica el estado de las vías urbanas de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	4	3	3	4
	¿Cómo califica el estado de las vías rurales de la ciudad de Huánuco bajo la responsabilidad de la DRTC?	4	4	3	4
	¿Cómo califica el mantenimiento que realiza la DRTC – HCO a las vías regionales de su competencia?	4	4	3	4
Accidentes atribuibles a falta de señalizaciones	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones preventivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	3	4
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones de advertencia en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	3	3	4
	¿Cómo califica el estado de las señalizaciones persuasivas en las vías de la ciudad de Huánuco?	4	4	4	2

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (), En caso de SI ¿Qué dimensión o ítem falta ?

.....

DECISIÓN DEL EXPERTO

El instrumento debe ser aplicado: SI () NO ()

Firma y sello del Juez

DR. NIKER SHON SUTAS ALVARADO

NOTA BIOGRÁFICA

NOTA BIOGRÁFICA

Nací el 15 de julio de 1985, en el Distrito de Amarilis, en la Provincia de Huánuco, Departamento de Huánuco, siendo mis padres Doña Luisa Aquino Polinar, de ocupación ama de casa y Don Augurio Jesus Sandoval de ocupación agricultor, ambos naturales del Centro Poblado de Huarichaca, de la Provincia de Pachitea, Región Huánuco.

Estudie educación primaria y secundaria en el Colegio Nacional de Aplicación Marcos Duran Martel en el Distrito de Amarilis, desde el año 1993 hasta el año 2002, luego intente postular en la Fuerza Aérea del Perú, estudie por un año la Carrera en Educación Primaria en el Instituto Esteban Pavletich y solo bastó hacer mis prácticas en el salón lleno de niños para darme cuenta que ese no era mi vocación, todo los intentos fueron por recomendación de mis familiares, por el cual no tuve éxito alguno, luego en el año 2004 me propuse a estudiar algo que realmente yo quería, así que me preparé para ingresar a la Universidad Nacional Hermilio Valdizan en la Carrera de Administración, y en el año 2004, egrese el 2008, obteniendo el bachillerato el año 2010 y en el año 2012 me otorgaron el ansiado Título de Licenciado en Administración de Empresas; en el año 2013 empecé a estudiar la Maestría en Gestión y Negocios en la Mención Gestión de Proyectos de Inversión, en la Escuela de Pos grado; en el año 2014 y obtuve el Grado de Maestro y en el año 2015 para cerrar el ciclo académico de la Carrera Profesional de Administración, decidí estudiar el Doctorado en Administración, por lo que cierro un ciclo académico tal y como lo había soñado. En la parte laboral empecé a trabajar en el Gobierno Regional de Huánuco desde el 2009 hasta el 2017, tuve ascensos desde practicante, técnico, asistente, especialista, Director de Administración y Director Regional, trabaje en diferentes instituciones, universidades y empresas brindado lo mejor de mí, con el único fin de contribuir con el desarrollo de esta sociedad y de servir a los más necesitados; la docencia universitaria es una de mis pasiones, quiero formar personas con humanidad y humildad para dirigir las organizaciones de este gran país llamado Perú.



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMENEGILDO BALLESTER
Huánuco - Perú

ESCUELA DE POSGRADO

Campus Universitario, Pabellón V "A" 2do. Piso - Cayhuayna
Teléfono 514760 - Pág. Web. www.posgrado.unheval.edu.pe



ACTA DE DEFENSA DE TESIS DE DOCTOR

En el Auditorio de la Escuela de Posgrado; siendo las 18:00h, del día viernes 13 DE DICIEMBRE DE 2019; el aspirante al Grado de Doctor en Administración, Don, Jorge Luis JESUS AQUINO, procedió al acto de Defensa de su Tesis titulado: "EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA CON LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERIODO 2017", ante los miembros del Jurado de Tesis señores:

Dr. Amancio Ricardo ROJAS COTRINA	Presidente
Dr. Pedro Getulio VILLAVICENCIO GUARDIA	Secretario
Dr. Lizardo CAICEDO DAVILA	Vocal
Dr. Gerardo GARAY ROBLES	Vocal
Dr. Juan GARCIA CESPEDES	Vocal

Asesor de tesis: Dr. Napoleon CESPEDES GALARZA (Resolución N° 03098-2017-UNHEVAL/EPG-D)

Respondiendo las preguntas formuladas por los miembros del Jurado y público asistente.

Concluido el acto de defensa, cada miembro del Jurado procedió a la evaluación del aspirante a Doctor, teniendo presente los criterios siguientes:

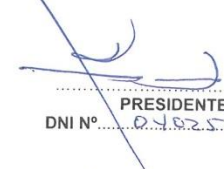




- Presentación personal.
- Exposición: el problema a resolver, hipótesis, objetivos, resultados, conclusiones, los aportes, contribución a la ciencia y solución a un problema social y recomendaciones.
- Grado de convicción y sustento bibliográfico utilizados para las respuestas a las interrogantes del Jurado y público asistente.
- Dicción y dominio de escenario.

Así mismo, el Jurado planteó a la tesis las observaciones siguientes:

.....
.....
.....

Obteniendo en consecuencia el Doctorando la Nota de Quince (15)
Equivalente a Bueno, por lo que se declara Aprobado
(Aprobado ó desaprobado)

Los miembros del Jurado firman la presente ACTA en señal de conformidad, en Huánuco, siendo las..... horas del 13 de diciembre de 2019.

 PRESIDENTE DNI N° <u>01525628</u>	 SECRETARIO DNI N° <u>22406571</u>
 VOCAL DNI N° <u>22429490</u>	 VOCAL DNI N° <u>22405065</u>
	 VOCAL DNI N° <u>22402502</u>

Legenda:
19 a 20: Excelente
17 a 18: Muy Bueno
14 a 16: Bueno

(Resolución N° 01418-2019-UNHEVAL/EPG-D)

ATORIZACIÓN PARA PUBLICACIÓN DE TESIS ELECTRÓNICA DE POSGRADO

1. **APELLIDOS Y NOMBRES:** JESÚS AUINO, Jorge Luis

DNI:43333660

Correo electrónico: jesus@unheval.edu.pe

Celular: 91841338

Oficina:

2. **IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS:**

POSGRADO
DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN

Grado Académico Obtenido

DOCTOR EN ADMINISTRACIÓN

Título de la tesis: “EL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES HUÁNUCO Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERIODO 2017”

Tipo de acceso que autoriza el autor:

MARCAR	CATEGORÍA DE ACCESO	DESCRIPCIÓN DE ACCESO
X	PÚBLICO	Público y el documento accesible al texto completo a cualquier tipo de usuario que consulte el repositorio.
	RESTRINGIDO	o permite el acceso al registro de metadato con información básica, mas no al texto completo.

Al elegir la opción público a través de la presente autorizo de manera gratuita al repositorio institucional – UNHEVAL, a publicar la versión electrónica de esta tesis en el portal web repositorio.unheval.edu.pe por un plazo indefinido consintiendo que dicha autorización cualquier tercero podrá acceder a dichas páginas, de manera gratuita, pudiendo, revisarla, imprimirla o grabarla, siempre en cuando se respete la autoría y sea citada correctamente.

En caso haya marcado la opción restringida, por favor detallar las razones por que se eligió este tipo de acceso:

Asimismo, pedimos indicar el periodo de tiempo en que la tesis tendría el tipo de acceso restringido:

() 1 año () 2 años () 3 años () 4 años

Luego del periodo del periodo señalado por usted(es) automáticamente la tesis pasará a acceso público.

Fecha de firma:

JORGE LUIS JESUS AQUINO