

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ**  
**ESCUELA DE POSGRADO**



PONTIFICIA  
**UNIVERSIDAD**  
**CATÓLICA**  
DEL PERÚ

**TÍTULO**

**“Implantación de una norma jurídica e implementación de canales virtuales para enfrentar el problema de alta incidencia del delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos) en la transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas en la ciudad de Lima”.**

**Trabajo de investigación para optar el grado de Magíster en  
Gobierno y Políticas Públicas**

**AUTOR**

**José Mercedes Zapata Morante**

**ASESOR**

**Mg. Leonidas Lucas Ramos Morales**

**JURADO**

**Mg. Rafael Alberto Miranda Ayala**  
**Mg. Noam Dante Valentín López Villanes**

**LIMA – PERÚ**

**2017**

## RESUMEN

El desmantelamiento de un vehículo y su comercio ilegal es la secuela conocida posterior al robo o hurto de un vehículo. También por su empleo en la comisión de otros delitos. La "clonación" y la "extorsión" se han agregado a estos resultados de carácter negativo. Si no fuera suficiente su despojo que por sí es grave, ocurre que su perpetración genera además una grave afectación a terceros cuando se destina a la "clonación". Esta práctica delictiva, consiste en regrabar los códigos de identificación de un vehículo lícito a otro de iguales características robado o hurtado, no sin antes obtener de las Entidades y de modo irregular, el duplicado de su placa y tarjeta de identificación, cuyo ciclo de gestión se inicia en las comisarías con denuncias falsas aduciéndose pérdida o robo. En los últimos años la "clonación" de vehículos ha elevado su incidencia y los esfuerzos en su atención se tornan insuficientes, presentando las entidades involucradas, condiciones de vulnerabilidad. Por consiguiente, el proyecto propone cambios innovadores para enfrentar este grave problema: 1. La implantación de una norma jurídica que obligue la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículo por compraventa con placas duplicadas; y 2. La implementación de una eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema. Estos son: La implementación de interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular y la implementación también de un servicio en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión del mencionado certificado. En suma, estas intervenciones innovadoras cuentan con viabilidad organizacional, económica y normativa; que representan una integral propuesta para enfrentar con efectividad el delito de falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — "clonación" de vehículo.

Palabras Clave: identidad vehicular, "clonación" de vehículos y certificado policial de identificación vehicular.

## ABSTRACT

The dismantling of a vehicle and its illegal trade is the well-known sequel after the robbery or theft of a vehicle. Also for its use in the commission of other crimes. The "cloning" and extortion has been add to these result of negative character. If his dispossession was not enough, it is serious that his perpetration also generates a serious of affectation to third parties when it is used for "cloning". This criminal practice consists of re-engraving the identification codes of a lawful vehicle to another one with the same robbery or theft characteristics, not without first obtaining from the entities and in an irregular manner, the duplicate of its license plate and identification card, whose management cycle It starts in police stations with false allegations claiming loss or theft. In recent years the "cloning" of vehicles has increased its incidence and efforts in their care become insufficient, presenting the entities involved, conditions of vulnerability. Therefore, the project proposes innovative changes to face this serious problem: 1. The implementation of a legal rule that forces the management of the police certificate of vehicular identification in the process of transfer of vehicle by buying and selling with duplicate plate; and 2. The implementation of an efficient availability of virtual channels among the institutions committed to the problem. These are: The implementation of interoperability of the police identification police certificate and the implementation of an online service through the institutional portal for visualization and/or printing of said certificate. In short, these innovative interventions have organizational, economic and regulatory viability; which represent a comprehensive proposal to effectively face the crime of generic falsehood in the form of vehicle identity impersonation — vehicle "cloning".

Keywords: vehicle identity, "cloning" of vehicles and police certificate of vehicular identification.

# ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Hoja de respeto	
Carátula	i
Resumen	ii
Índice	iv
Índice de Tablas	vi
Índice de Figuras	vii
Introducción	1
<b>CAPITULO I</b>	
<b>EL PROBLEMA</b>	<b>5</b>
1. Identificación del problema	5
1.1. Definición del problema	5
1.2. Marco teórico	5
1.2.1. Delito contra la fe pública	5
1.2.2. Delito de falsedad genérica	5
1.2.3. Identidad vehicular	6
1.3. Evidencia	7
1.3.1. Indicador de desempeño	9
1.3.2. Organizaciones criminales	11
1.4. Afectación del problema al ciudadano	15
2. Estado de la cuestión	17
2.1. Identificación de medidas adoptadas hasta el momento por entidades del Estado Peruano frente al problema	17
2.2. Normas vinculadas al problema	28
2.2.1. Código Penal Peruano y Leyes Especiales	28
2.2.2. Normas que regulan las entidades del Estado y No Gubernamentales	28
<b>CAPITULO II</b>	
<b>LA PROPUESTA DE MEJORA</b>	<b>35</b>
3. Causas del problema	35

3.1. Causa 1	35
3.2. Causa 2	36
3.3. Causa 3	38
4. Transformación del árbol de problemas a medios	40
4.1. Medio 1	40
4.2. Medio 2	41
4.3. Medio 3	42
5. Estructura de la solución	44
5.1. Selección de medios	44
5.2. Cambio innovador	45
5.2.1. Definición de innovación en el sector público	45
5.2.2. Tipos de innovación en el sector público	47
5.2.3. Eficacia de la norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículo por compraventa	50
5.2.4. Eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema	55
5.3. Prototipo de solución	109
5.4. Selección de indicador para la reducción del problema	110
<b>CAPITULO III</b>	
<b>LA VIABILIDAD DE LA MEJORA</b>	111
6. Matriz de costeo e indicadores	111
7. Viabilidad	113
7.1 Análisis de viabilidad del cambio 1	113
7.2 Análisis de viabilidad del cambio 2	115
Conclusiones	119
Recomendaciones	123
Referencias bibliográficas	124
Apéndices	133

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Cuadro de vehículos robados y recuperados años 2013-2016.....	9
Tabla 2: Vehículos con Orden de Búsqueda (proceso de investigación-clonados).	11
Tabla 3: Descripción del destino final del vehículo objeto de robo o hurto.....	15
Tabla 4: Denuncias pérdida de placas de rodaje en los años 2013-2016.....	18
Tabla 5: Denuncias fraudulentas por pérdida o robo de placas de rodaje.....	20
Tabla 6: Casos de inscripción en SUNARP de vehículos “clonados” .....	22
Tabla 7: Casos de obtención fraudulenta de placas de rodaje en la AAP.....	27
Tabla 8: Sedes DEPROVES a nivel nacional.....	30
Tabla 9: “Clonación” de vehículos: etapas.....	33
Tabla 10: Actores del negocio.....	69
Tabla 11: Trabajadores del negocio.....	69
Tabla 12: Reglas del Negocio.....	70
Tabla 13: Casos de Uso de Negocio.....	70
Tabla 14: CUN Pago de tasa.....	72
Tabla 15: CUN Gestión expediente.....	73
Tabla 16: CUN Expedición de certificado.....	74
Tabla 17: Matriz de automatización del CUN01.....	81
Tabla 18: Matriz de automatización del CUN02.....	81
Tabla 19: Matriz de automatización del CUN03.....	82
Tabla 20: Requerimientos funcionales del sistema.....	83
Tabla 21: Requerimientos no funcionales del sistema.....	84
Tabla 22: Pseudorequerimientos.....	84
Tabla 23: Matriz de trazabilidad requerimientos funcionales – caso de uso de sistema.....	85
Tabla 24: Especificación de los actores del sistema.....	85
Tabla 25: Especificación del caso de uso de sistema CUS01 validar identidad....	86
Tabla 26: Especificación del caso de uso de sistema CUS02 Expedir certificado.	87
Tabla 27: Especificación del caso de uso de sistema CUS03 validar certificado...	88
Tabla 28: Matriz de Innovación. ....	109
Tabla 29: Matriz de costeo e indicadores. ....	111
Tabla 30: Análisis cuantitativo de viabilidad del cambio 1.....	114
Tabla 31: Análisis cuantitativo de viabilidad del cambio 2 (2.7.1.) .....	116
Tabla 32: Análisis cuantitativo de viabilidad del cambio 2 (2.7.2.) .....	118

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Vehículo automotor “clonado” .....	8
Figura 2: Estructura de organización delictiva de “clonación” de vehículos .....	12
Figura 3: Secuencia del accionar criminal para obtención de duplicado de TIV y placas de rodaje.....	12
Figura 4: Técnicas de alteración de la identidad de un vehículo.....	13
Figura 5: Vehículos con códigos de identificación similares.....	13
Figura 6: Vehículo automotor “clonado” .....	14
Figura 7: Descripción del árbol del problema y sus causas.....	39
Figura 8: Información del certificado policial de identificación vehicular.....	41
Figura 9: Descripción del árbol de medios.....	43
Figura 10: Entidades del negocio.....	71
Figura 11: Diagrama de caso de uso del negocio del proceso de gestión de certificado policial de identificación vehicular.....	72
Figura 12: Realización del caso de uso pago de tasa.....	74
Figura 13: Realización del caso de uso gestión expediente.....	75
Figura 14: Realización del caso de uso expedición de certificado.....	75
Figura 15: Diagrama de actividades del caso de uso CUN01.....	75
Figura 16: Diagrama de actividades del caso de uso CUN02.....	76
Figura 17: Diagrama de actividades del caso de uso CUN03.....	77
Figura 18: Diagrama de secuencia del caso de uso CUN01.....	77
Figura 19: Diagrama de secuencia del caso de uso CUN02.....	78
Figura 20: Diagrama de secuencia del caso de uso CUN03.....	78
Figura 21: Diagrama de análisis del caso de uso CUN01.....	79
Figura 22: Diagrama de análisis del caso de uso CUN02.....	79
Figura 23: Diagrama de análisis del caso de uso CUN03.....	80
Figura 24: Diagrama de descripción de la iteración.....	80
Figura 25: Modelo de caso de uso del sistema.....	86
Figura 26: Realización análisis del CUS01.....	88
Figura 27: Diagrama de clases de análisis del CUS01.....	89
Figura 28: Realización de diseño del CUS01.....	89
Figura 29: Diagrama de Clases de Diseño del CUS01.....	89
Figura 30: Diagrama de comunicación del CUS01.....	90
Figura 31: Diagrama de secuencia del CUS01 .....	90
Figura 32: Realización de análisis del CUS02.....	91

Figura 33: Diagrama de clases de análisis del CUS02.....	91
Figura 34: Realización de diseño del CUS02.....	92
Figura 35: Diagrama de Clases de Diseño del CUS02.....	92
Figura 36: Diagrama de comunicación del CUS02.....	93
Figura 37: Diagrama de secuencia del CUS02.....	93
Figura 38: Realización de análisis del CUS03.....	93
Figura 39: Diagrama de clases de análisis del CUS03.....	94
Figura 40: Realización de diseño del CUS03.....	94
Figura 41: Diagrama de Clases de Diseño del CUS03.....	94
Figura 42: Diagrama de comunicación del CUS03.....	95
Figura 43: Diagrama de secuencia del CUS03.....	95
Figura 44: Diagrama de contexto del sistema de gestión de certificado policial de identificación vehicular. ....	96
Figura 45: Modelo conceptual refinado.....	96
Figura 46: Modelo lógico.....	97
Figura 47: Lista de Boundary.....	97
Figura 48: Lista de control.....	98
Figura 49: Lista de Entity.....	98
Figura 50: Capa de presentación.....	99
Figura 51: Capa de lógica de negocio.....	99
Figura 52: Capa de acceso a datos.....	100
Figura 53: Diagrama de paquetes.....	100
Figura 54: Diagrama de componentes.....	101
Figura 55: Diagrama de despliegue.....	101
Figura 56: Enlace en página web PNP.....	102
Figura 57: Pantalla de inicio.....	103
Figura 58: Pantalla de gestión de efectivo.....	104
Figura 59: Pantalla lista de expedientes de persona.....	105
Figura 60: Pantalla de alerta de certificado no disponible.....	106
Figura 61: Pantalla de visualización de certificado.....	107
Figura 62: Pantalla de consultar certificado.....	108



## Introducción

Una significativa cantidad de vehículos “clonados” en aumento año a año, transitan en la actualidad por vías locales y nacionales causando la maldad de sus perpetradores deterioro y menoscabo. Al tiempo de sacar a colación esta peligrosa realidad, la reflexión de Vásquez-Rial acerca de la frase de “Edmund Burke: ‘Lo único que se necesita para que triunfe el mal es que los hombres buenos no hagan nada’, que impulsó a Churchill a lanzarse a una guerra que, en principio, no tenía posibilidades ciertas de ganar debería estar presente en la cabeza de todos, siempre. [...]” (2011), recobra incondicional vigencia. A continuación, desarrollaremos un trabajo académico que propone con intervenciones innovativas enfrentar el delito de falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículo en la transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas en la ciudad de Lima.

Acontece que la “clonación” de vehículos, es una práctica delictiva que consiste en obtener de modo irregular el duplicado de la tarjeta de identificación vehicular y placa de rodaje de un vehículo registrado en la SUNARP para su exhibición posterior por otro de iguales características de origen robado o hurtado. Luego se regraban en éste, los códigos de identificación contenidos en el duplicado de la tarjeta, acabando como “clon” del vehículo lícito y destinándosele a la actividad de compraventa. Dentro de este proceso “concurren varios hechos punibles” [Decreto Legislativo N° 635: 1991], entre ellos el delito Contra la Fe Pública — Falsedad Genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular. Si no fuera suficiente las elevadas víctimas de robo y hurto de vehículos que por sí perjudica su despojo, la “clonación” genera adicional una secuela de afectación a terceros que la hace más perniciosa.

Para el año 2014 la DIPROVE, unidad especializada de la PNP que combate los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores orienta sus objetivos a un conocimiento integral de esta modalidad delictiva, cuyo volumen de incidencia empezaba a preocupar. Prosigue al año siguiente y en el mes de agosto el cúmulo de hechos documentados origina la Disposición Fiscal de Inicio de Diligencias Preliminares N° 01, con la cual el Tercer Despacho de la Cuarta Fiscalía Provincial Supraprovincial Especializada Contra la Criminalidad Organizada, se avoca al conocimiento de una organización criminal e identificación de 475 vehículos que habrían sido “clonados”. No obstante, esta cantidad que resultaba suficiente para evidenciar un problema, la policía

revelaba mucho más: 1462 vehículos con orden de búsqueda por el mismo motivo procesados en Lima en el periodo 2014-2016.

Para evidenciar el problema se utilizó el método cuantitativo, para tal efecto fue necesario revisar datos cuantitativos de la base de datos de la citada unidad especializada. También se revisaron datos de la División de Investigaciones Especiales y Oficina de Inteligencia de la misma Dirección. La triangulación utilizada fue el diseño mixto secuencial con énfasis cuantitativo: CUAN->cual. Se aplicó primero la herramienta cuantitativa y luego la cualitativa. Es que fue imperioso realizar entrevistas a un representante del Notariado Público y policía especializada en la investigación de esta modalidad delictiva para la mejor comprensión de los datos obtenidos.

Al respecto, tres son las causas identificadas para que la “clonación” de vehículos se desarrolle. La primera: ineficacia de una normativa jurídica que no obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos por compraventa. Es que un vehículo “clonado” es difícil de ser detectado a no ser por perito en identificación vehicular. Los integrantes de las organizaciones criminales son personas con alto grado de peligrosidad social: calculadoras, desafiantes e insensibles al dolor humano. Por tanto, sin norma jurídica que acote la transferencia de vehículos por compraventa a un peritaje de identificación vehicular, la peligrosidad social de estos sujetos dedicados a la “clonación” vehicular continuará degradando la sociedad.

La segunda: una deficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema. Estos canales son: por una parte, nula interoperabilidad que no permite compartir en línea la valiosa información que surge de la gestión de los certificados. Esto es, la SUNARP y notarios públicos se privan de contar con la información durante el proceso de transferencia vehicular; sobre todo de aquellos con **placas duplicadas**, porque como ya se ha dicho, constituyen elementos básicos en los vehículos que resultan “clonados”. Por otra parte, la policía tampoco tiene implementado un servicio en línea a través de su Portal Institucional que facilite la interrelación DIPROVE y ciudadanía respecto a los servicios que ofrece; bajo este contexto, la DIPROVE aún continúa entregando los certificados en su sede a donde el ciudadano que retornar para tal fin, después de 24 horas de su gestión.

En cuanto a la tercera causa: carencia en el Manual de Procedimientos Operativos Policiales de un protocolo de actuación en comisarías frente a denuncias por

pérdida o robo de placas de rodaje. Conforme a sus funciones, las comisarias reciben denuncias por pérdida o robo de placas de rodaje y/o tarjetas de identificación vehicular. Una determinada cantidad de ellas es utilizada por la delincuencia en el proceso de “clonación” de vehículos que en buena cuenta constituyen denuncias falsas. Éstas son recibidas por personal policial sin los principios o conocimiento debido. Ello se debe porque la policía no contempla en sus manuales un protocolo específico de actuación a seguir ante estas denuncias que es requisito para trámite de duplicado.

Con el objeto de identificar las mencionadas causas, fue necesario trabajar bajo la metodología del árbol de problemas. En tanto que para seleccionar estas causas negativas se aplicó la técnica lluvia de ideas.

Por tanto, como solución innovadora proponemos en primer lugar: la implantación de una norma jurídica que obligue la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compraventa solo para aquellos **con placas duplicadas**. Como se reitera, los vehículos “clonados” no son fáciles de ser detectados a no ser por perito en identificación vehicular. En este proceso el especialista constata la originalidad de los códigos de identificación, sus características físicas y autopartes. Si resulta “no cuestionado”, la entidad procede a la formulación del certificado de identificación vehicular. Caso contrario, si resulta “cuestionado”, queda el vehículo incautado para las investigaciones por esclarecimiento de robo o hurto. Por consiguiente, el Notario y la SUNARP tienen la certeza de la legalidad del bien y el ciudadano (comprador) la tranquilidad de no resultar engañado y eventualmente implicado en el delito de receptación, quedando anotado en el acta notarial de transferencia el número de certificado.

Planteamos en segundo lugar: una eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema. La acción articuladora interorganizacional que promueve la propuesta precedente tiene su soporte en la implementación de este cambio innovador constituida a su vez con dos propuestas: La primera se refiere a la implementación de interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular. La interoperabilidad supone que la gestión de este certificado que se lleva a cabo en la DIPROVE PNP se encuentra interconectada con la SUNARP. En ese contexto el recurrente para realizar una transferencia de vehículo por compraventa y con placas duplicadas acude a una notaría y no queda obligado a presentar el certificado en forma física en razón que la información contenida en este documento se encuentra a disposición del Notariado Público por intermedio de la

SUNARP, quienes tendrán la información en solo 30 minutos, posterior a la culminación del peritaje. La segunda propuesta corresponde a la implementación de un servicio en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular. Este escenario supone que la emisión de este certificado se dispensará desde el portal web de la Policía, para lo cual, al recurrente solo le bastará 30 minutos después de culminado el peritaje, para que desde cualquier ordenador conectado a internet y parte del territorio nacional pueda visualizar y/o imprimirlo. En la actualidad se recoge en la sede DIPROVE en un lapso posterior de entre 24 a 36 horas de haberse gestionado. Este cambio sin duda traerá un acercamiento significativo del Estado al ciudadano.

Respecto a la identificación de la solución innovadora, ésta fue en función al árbol de objetivos, bajo cuya metodología, las causas de negativo se redactaron a positivo, transformándolas a medios. Prevalcieron los dos primeros en función a la inmediatez con el problema planteado.

Asimismo, este trabajo académico se divide en tres capítulos: El primero enfoca el problema: lo define, muestra su marco teórico: delito contra la fe pública, delito de falsedad genérica e identidad vehicular. Nos muestra la evidencia e indicador de desempeño, también la manera como una organización criminal dedicada a la “clonación” de vehículos se agrupa, reparte tareas y afecta al ciudadano. Culmina haciendo referencia al estado de la cuestión (identificación de las medidas adoptadas hasta el momento por entidades del Estado Peruano frente al problema). El segundo capítulo, expone la propuesta de mejora: identifica las causas y las transforma en medios. Se avoca a la estructura de la solución presentando la selección de medios, cambio innovador, prototipo de solución y selección de indicador para la reducción del problema. En tanto que el tercer capítulo desarrolla la viabilidad de la mejora: matriz de costeo e indicadores; y viabilidad organizacional, económica y normativa.

Para terminar, es de justo reconocimiento testimoniar mi infinito agradecimiento a mi esposa y a mis hijos por la valiosa cooperación al tiempo de constituir fuente de inspiración para la culminación del presente trabajo académico; a mis padres, guías sempiternos; y, a mi asesor académico por tan impecable y profesional desempeño.

## **Capítulo I**

### **El problema**

#### **1. Identificación del Problema**

##### **1.1. Definición del problema**

Alta incidencia del delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos) en la transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas en la ciudad de Lima en los años 2014-2016.

##### **1.2. Marco teórico**

###### **1.2.1. Delito contra la fe pública**

Según Gonzales Allende<sup>1</sup>, delito es toda omisión o acción que, ejecutada por el hombre con conocimiento y libre voluntad, produce un mal a la sociedad o al individuo, violando las leyes que la prohíben. Aunado a lo que dice Frisancho que la fe pública puede entenderse como la confianza que tienen los asociados en la autenticidad, veracidad y eficacia probatoria de los documentos, signos o actos jurídicos llevados a cabo entre particulares (2011:75). Por consiguiente, delito contra la fe pública —para fines del presente estudio— deberá entenderse como aquellas acciones realizadas por el individuo vulnerando la credibilidad y autenticidad; vale decir, la verdad pública de aquello que el sistema defiende y necesita para desarrollarse como comunidad sostenible. El código penal peruano, contiene los delitos contra la fe pública en el título XIX, entre ellos el delito de falsedad genérica.

###### **1.2.2. Delito de falsedad genérica**

Vinculado tenemos la jurisprudencia contenida en el Expediente N° 4191-96, Huara. En efecto ésta expresa: “El delito de falsedad genérica se configura como tipo residual, en la medida que solo hallará aplicación para los supuestos que no tengan cabida en los otros tipos penales que protegen la fe pública, pudiéndose cometer este delito tanto a través de un documento como también palabras, hechos y en general

---

<sup>1</sup> Citado en Diario de las discusiones y actas de las cortes extraordinarias (sic) de 1821. Discusión del Proyecto del Código Penal. Tomo Primero. Imprenta Nacional. 1821. Biblioteca Universidad Complutense.

mediante cualquier medio, siempre que suponga una alteración de la verdad y se cause con ello un perjuicio” (citado en Juristas Editores 2015: 298). Aunado también lo comprendido en el Expediente N° 4950-97: “Los hechos imputados al procesado de alterar intencionalmente la placa de rodaje de su vehículo, se encuentran corroborados no solo con la preventiva de la agraviada, sino también con la declaración testimonial de la persona que logró verificar la supuesta placa del vehículo del procesado” (citado en Juristas Editores 2015: 298).

Lo que ocurre que son supuestos que no se encuentran de modo expreso en la legislación penal nacional; no obstante, el legislador ha visto pertinente considerar tal tipificación porque la verdad no solo se altera mediante documento sino también, por ejemplo: alterando las marcaciones seriales de identidad de un vehículo automotor (número de serie o chasis y número de motor). Es necesario para tal efecto que el cuestionamiento sea apto e idóneo para engañar, que cause un perjuicio y que se haya traducido en el tráfico jurídico (Frisancho 2011:693). Este tipo penal en el Código Penal Peruano se redacta.

“Artículo 438.- Falsedad Genérica: El que de cualquier otro modo que no esté especificado en los Capítulos precedentes, comete falsedad simulando, suponiendo, alterando la verdad intencionalmente y con perjuicio de terceros, por palabra, hechos, o usurpando nombre, calidad o empleo que no le corresponde, suponiendo viva a una persona fallecida o que no ha existido, o viceversa [...]” (Decreto Legislativo N° 635: 1991).

### **1.2.3. Identidad vehicular**

En este efecto, es necesario considerar lo que señala el Reglamento Nacional de Vehículos en su artículo 6: “Para su ingreso, registro, tránsito, operación y salida del SNTT [Sistema Nacional de Tránsito Terrestre], los vehículos deben identificarse por los códigos de identificación vehicular [...]” (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC). Al tiempo que el mismo reglamento en el artículo subsiguiente dice que “Los códigos de identificación vehicular<sup>2</sup>, determinados y consignados por el fabricante del vehículo,

---

<sup>2</sup> Dichos códigos son: “1. VIN (Vehicle Identification Number). - Número de Identificación Vehicular, integrado por 17 caracteres, asignado y consignado por el fabricante [...]: a. Los tres primeros caracteres corresponden a la Identificación Mundial del Fabricante (World Manufacturer Identifier-WMI). Se determinan de acuerdo a la Norma Técnica ITINTEC 383.031 o la norma ISO 3780 y en el Perú este código es asignado por PRODUCE. - b. Los caracteres del cuarto al noveno, corresponden a la sección descriptiva del vehículo [...]. - c. Los caracteres del décimo al décimo séptimo, corresponden a la sección indicativa del vehículo [...]. El décimo carácter corresponde al año modelo determinado por el fabricante que, en algunos casos, coincide con el año calendario en el que el vehículo fue producido. La ubicación y fijación del VIN debe efectuarse de acuerdo a lo dispuesto para dicho efecto en la Norma

individualiza a éste [...]” (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC). Por otra parte, la UNODC<sup>3</sup> en su Manual sobre los delitos relacionados con la identidad, nos dice que identidad es la distinción entre, por un lado, la identidad de una persona definida como el conjunto de los datos personales y, por otro lado, la información cuantificable relacionada con la identidad que permite reconocer a una persona. En consecuencia, para estos efectos, identidad vehicular la definimos como el conjunto de códigos determinados y consignados —por el fabricante— en el vehículo automotor que permite reconocerlo y diferenciarlo de todos los otros registrados en el Sistema Nacional de Tránsito Terrestre de la República.

### 1.3. Evidencia

Que sentimiento embargaría a la señora Mónica Elena Barrueto Pérez<sup>4</sup> un día del mes de marzo de 2016, cuando al tener en sus manos la Boleta Informativa correspondiente a su automóvil marca Nissan comprado e inscrito en Lima en el año 2009, la Superintendencia Nacional de Registros Públicos ↓ SUNARP le informa que éste ha sido vendido en la ciudad de Sicuani-Puno ante un notario público. Sin duda alguna, ¡sorpresa total!; porque la propietaria lo tiene con ella y nunca lo ha vendido. Tras este fuerte impacto, la agraviada ↓ con justicia ↓ se constituye a la sede de la Dirección de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos ↓ DIPROVE PNP y pide a la policía se investigue, al tiempo que sustentaba con los documentos pertinentes, su derecho a la propiedad y tenencia del bien mueble materia de la controversia (DIPROVE: 2016). Acaso, como se pregunta la SUNARP en su portal web ↓ a modo de alerta ↓ ¿es posible que dos vehículos con las mismas características y placas puedan circular por las pistas de nuestro país? (SUNARP 2016).

Sucede, que la “clonación” —en alusión a la creación de animales o plantas genéticamente idénticos (McLaren: 2003)— de vehículos automotores, es una práctica delictiva que consiste en tomar los “códigos de identificación vehicular” (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC), de un vehículo lícito registrado en la SUNARP y

---

Técnica ITINTEC 383.032 o la norma ISO 4030. 2. Número de Chasis o Serie. - Identifica al chasis de los vehículos. El fabricante debe grabar este número en el chasis, bastidor o carrocería y, adicionalmente, debe consignarlo en una placa fijada al vehículo. 3. Número de Motor. - Identifica al motor de los vehículos, debiendo ser consignado en el motor por el fabricante del mismo” (Decreto Supremo N° 058: 2003).

<sup>3</sup> Oficina de las Naciones Unidas Contra las Drogas y el Delito.

<sup>4</sup> PARTE N°061-2017-DIREICAJ-PNP-DIRPIRV-DIE-G03. de fecha 13 de enero de 2017, sobre diligencias policiales efectuadas por disposición del Fiscal de la Décimo Primera Fiscalía Provincial Penal de Lima, con relación a la Solicitud – Denuncia, presentada por Mónica Elena Barrueto Pérez (60), por el presunto delito contra El Patrimonio (Receptación) y Contra la Fe Publica – Falsedad Genérica en su agravio.

transferirlos a otro de iguales características (marca, modelo, color y año) robado o hurtado. También de modo irregular obtienen su duplicado de placa de rodaje y tarjeta de identificación vehicular (TIV); y adquisición de su póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Como resultado, el vehículo al cual le transfirieron los “códigos de identificación vehicular” (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC) es un “clon” del vehículo original: tiene la misma identidad vehicular, documentos y luce igual (Figura 1). Este accionar de la delincuencia organizada viene ocasionando directa e indirecta nociva afectación a ciudadanos y entidades, razón que sustenta la importancia de abordar este problema público.



**Figura 1: Vehículo automotor “clonado”.**

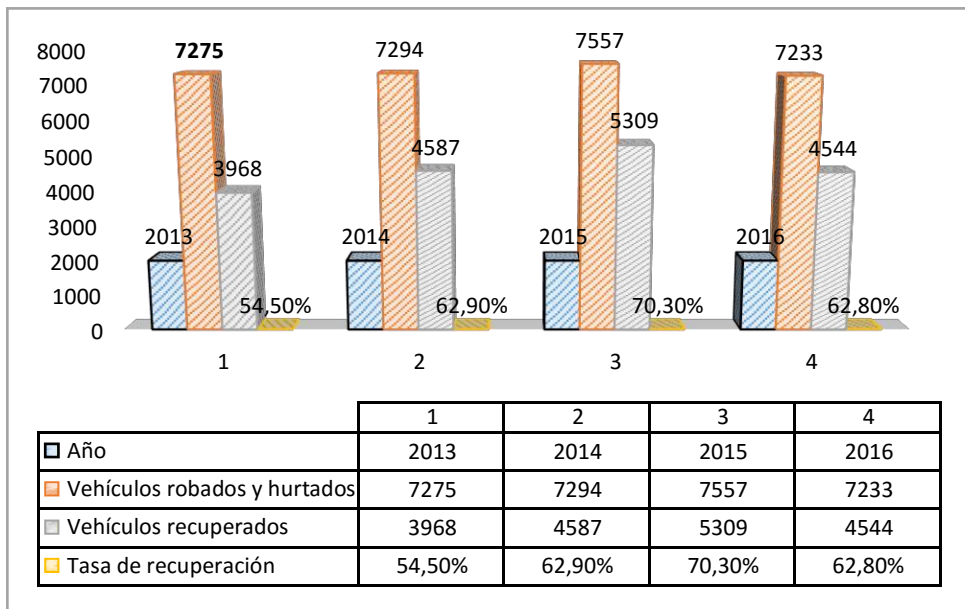
Fuente: [Fotografía de José Pineda]. (Barrios Altos-Cercado de Lima 2015). Archivo de la DIPROVE PNP.

Hasta antes del año 2014, sin bien es cierto los policías especializados en la lucha contra el robo de vehículos de la DIPROVE se habían encontrado en su diario trabajo con casos de vehículos “clonados”, éstos eran tomados como casos aislados y sin importancia frente a los otros destinos que las bandas delincuenciales procuraban para los vehículos robados y hurtados. En ese entorno el robo y hurto de vehículos automotores en el periodo del año 2013 al 2015 aumentó en un 3.7%, no obstante que la recuperación mejoró en 15.8 puntos porcentuales. Para el año 2016, respecto al año anterior 2015, la policía registró un descenso de casos de robo y hurto de vehículos en



4.28%. Sin embargo, la recuperación de vehículos no pudo mantener su nivel del año anterior, pues decayó en un 7.50% (Tabla 1).

Tabla 1:  
Cuadro comparativo de vehículos robados y recuperados en los años 2013-2016 en Lima Metropolitana.



Nota Fuente: DIPROVE PNP 2016. Oficina de Planeamiento Operativo.

### 1.3.1. Indicador de desempeño

En el contexto descrito, a partir del mes de noviembre de 2014, personal de uno de los grupos de la División de Investigaciones Especiales de la DIPROVE llega a la certeza —producto de análisis de información— que en la comisaria de “La Victoria”, ubicada en el distrito del mismo nombre de la provincia de Lima, una sola persona había realizado treinta y cinco denuncias por pérdida de tarjeta de identificación vehicular de igual cantidad de vehículos automotores. Verificó también la autoridad policial el estado del SOAT de todos los vehículos materia de investigación y logró determinar que veintiún vehículos de las placas referenciadas habían adquirido dos veces SOAT en el periodo de un año.

Para el año 2015, el mismo personal especializado continúa con las investigaciones y logra detectar a diecisiete personas que habían realizado en la ciudad de Lima diversas denuncias por pérdida de placas de rodaje de vehículos. Estos individuos que resultaban no ser propietarios de estos vehículos, obtuvieron también de la Asociación Automotriz del Perú ↓ AAP, SUNARP y compañías aseguradoras, el duplicado de placas de rodaje, TIV y SOAT, respectivamente. Estos hechos irregulares

que constituyeron once casos policiales, fueron comunicados al Ministerio Público y avocadas a su conocimiento por diversas Fiscalías Provinciales Penales de Lima. El fenómeno de la “clonación” de vehículos comenzaba a alarmar a la DIPROVE en términos de entidad encargada de combatir el robo y hurto de vehículos automotores; y en distinta medida también a las entidades encargadas de la expedición de las tarjetas de identificación vehicular y Placas Únicas de Rodaje.

Meses después, en mayo del año 2016, este cúmulo de hechos configuraron el INFORME N° 22-2016-DIRECAJ-PNP-DIPROVE-DIE-G03. Con este documento, la DIPROVE hace conocer al Ministerio Público la hipótesis de una organización criminal dedicada a perpetrar delitos Contra el Patrimonio (robo, hurto, receptación agravada de vehículos modernos y extorsión), y el delito Contra la Fe Pública – Falsedad Genérica (en la modalidad de falsificación de documentos y firmas para clonar la identidad vehicular). A su vez comunica también la identificación de **cuatrocientos setenta y cinco** vehículos que habrían sido “clonados”.

El Tercer Despacho de la Cuarta Fiscalía Provincial Supraprovincial Especializada Contra la Criminalidad Organizada, se avoca a la noticia criminal mediante Disposición Fiscal de Inicio de Diligencias Preliminares N° 01 de 25 de agosto de 2016 (CASO N° 27-2016), por la presunta comisión de los delitos Contra el Patrimonio (hurto agravado, robo agravado, receptación), así como por el presunto delito Contra la Fe Pública-falsificación de documentos. Es más, los **cuatrocientos setenta y cinco** vehículos fueron objetos de orden de búsqueda por “proceso investigatorio” para ser ubicados y sometidos a la pericia de identificación vehicular con la finalidad de establecer su verdadera procedencia lícita. (Apéndice 1).

El caso es que la base de datos de la PNP (Sistema ESINPOL-Vehículos) registra en el total de meses del período comprendido por los años 2014, 2015 y 2016, la cantidad de **1462 vehículos automotores con orden de búsqueda** por “proceso investigatorio”<sup>5</sup> procesados por la DIPROVE con sede en Lima (Tabla 2). Esta ilustración muestra el aumento con el paso de los años de estas afectaciones, lo que evidencia la gravedad del problema descrito.

---

<sup>5</sup> Las afectaciones policiales (orden de búsqueda) para vehículos automotores son procesadas en la base de datos PNP (Sistema ESINPOL-Vehículos) por la DIPROVE en Lima y por sus sedes en provincias, entre otros motivos, en razón de encontrarse sujetos a “proceso investigatorio”, por suplantación de la identidad de otro vehículo (debidamente motivado con Parte o Informe Policial). También al tener conocimiento que haya sido inmatriculado de manera irregular en la SUNARP, con documentación falsificada o adulterada, para ser sometido a la pericia de identificación vehicular y establecer su procedencia legal con conocimiento y participación del RMP.

Tabla 2:

**Vehículos con Orden de Búsqueda por proceso de investigación presuntos “clonados” solicitados por la DIPROVE PNP sede Lima.**

	2014	2015	2016	Total
Vehículos con Orden de Búsqueda por proceso de investigación en la DIPROVE Lima.	134	611	717	1462

**Nota** Fuente: División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la PNP 2016. Oficina de Información, Tecnología y Estadística.

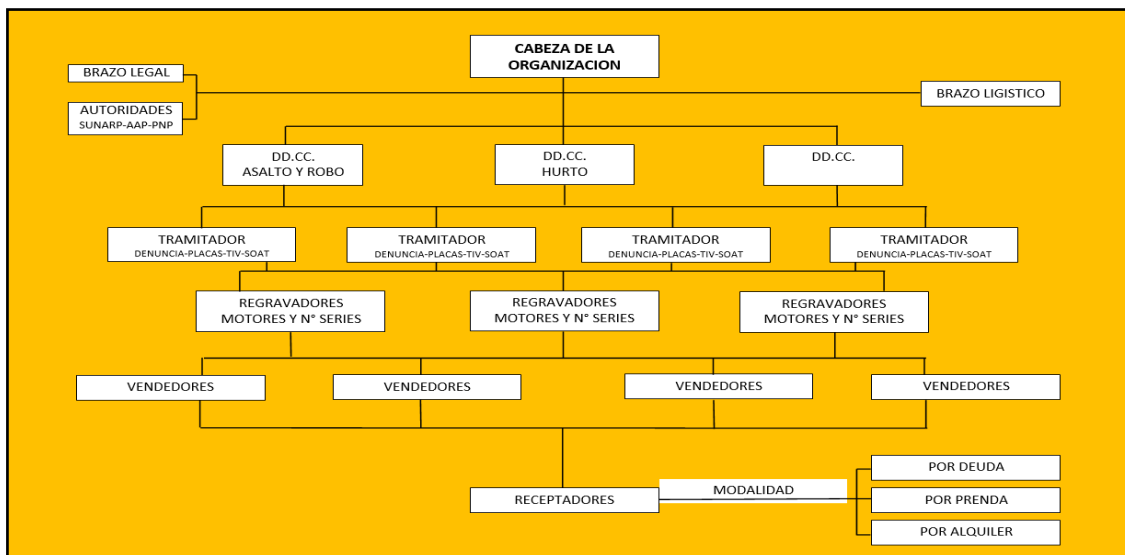
### 1.3.2. Organizaciones criminales

En el ámbito de la criminalidad organizada que se suscita en la ciudad de Lima, existen organizaciones dedicadas a la “clonación” de vehículos automotores. Estas se proveen de vehículos producto de la perpetración de ilícitos penales Contra el Patrimonio (robo y hurto). Sus componentes se reparten una serie de tareas o funciones contrarias a la ley de manera concertada y coordinada. Éstas convergen en un concierto de voluntades destinadas a un mismo fin, “el beneficio económico”. No tienen consideración con sus víctimas para la consumación de su fin último (la venta del vehículo “clonado”).

Tienen un cabecilla, cabeza o cerebro (Figura 2). Su accionar delictivo cuenta con un soporte legal y logístico. Se complementaría con la conducta cómplice de algunos malos empleados de entidades del Estado (SUNARP y PNP), la AAP y Notarias Públicas. La DIPROVE afirma también que la participación de los sujetos que perpetran el robo o hurto de vehículos automotores —incluso algunas veces seguida de extorsión—, resulta esencial para configurar el primer eslabón de la cadena delictiva. (DIPROVE PNP 2015).

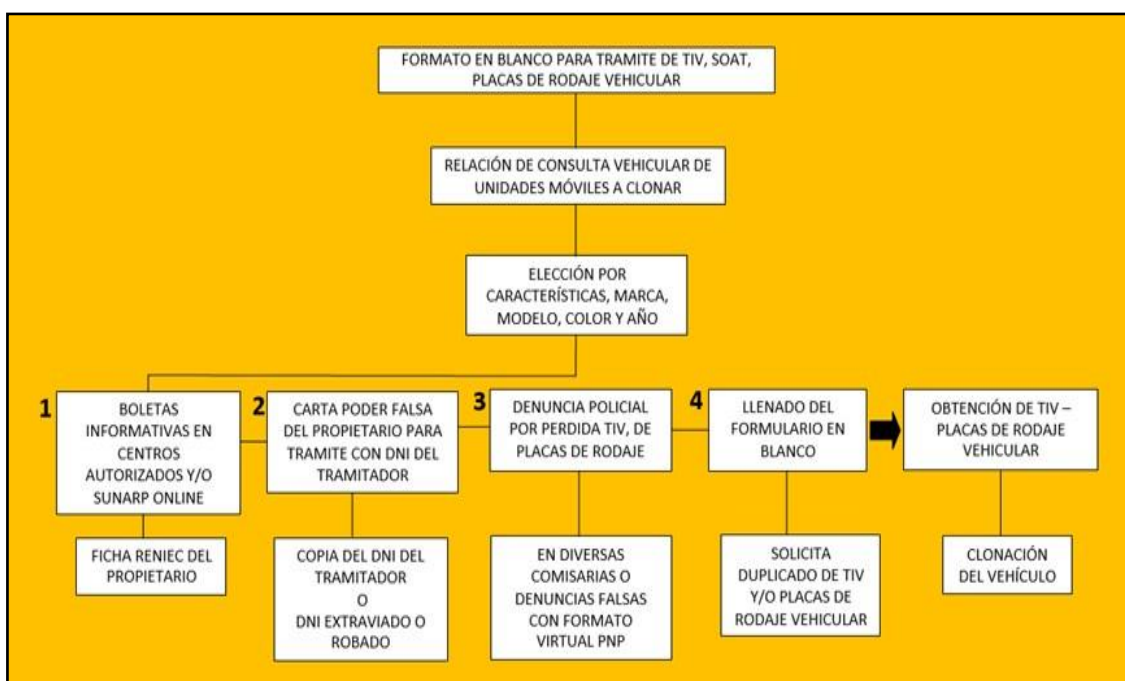
Comprometidos en esta sucesión de actos criminales se encuentran también— los tramitadores con sus imprescindibles tareas. Son ellos los que tienen la experiencia para gestionar el duplicado de las placas de rodajes, tarjeta de identificación vehicular y SOAT (Figura 3). Utilizan para esta fase, en mucho de los casos documentación fraudulenta, especialmente “cartas poder a favor de”. Estos sujetos no descuidan el acto de ingresar las denuncias simuladas en las comisarías por la pérdida de los documentos

señalados. Trámite que ejercen en cumplimiento a los requisitos exigidos por las entidades otorgantes de estos documentos; de manera que, sin ser propietarios de los vehículos en cuestión, logran obtener su duplicado a espaldas de los reales titulares. Incurren con estos actos en la comisión del delito Contra la Fe Pública ↓ Falsificación de documentos. (DIPROVE PNP 2015).



**Figura 2: Estructura de una organización delictiva dedicada a la “clonación” de vehículos.**

Fuente: División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la PNP 2016.



**Figura 3: Secuencia que desarrollan las organizaciones criminales para obtención de duplicado la TIV y placas de rodaje en la SUNARP y AAP.**

Fuente: División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la PNP 2016.

En la simultaneidad de los actos que se suscitan en esta cadena criminal, tienen lugar —para la configuración del delito de falsedad genérica— las avanzadas técnicas (Figura 4) de sujetos preparados en alterar los códigos de identificación (VIN, chasis o serie y motor) del vehículo objeto de robo o hurto, para proceder a regrabar o insertar en éste, los códigos de identificación del vehículo de procedencia legal de igual marca, color, modelo y año. (Figura 5). Laj hace una pertinente distinción al respecto cuando nos dice que existen modificaciones que “son usualmente hechas para operaciones de clonado, en donde se combinan partes de vehículos de distintos orígenes, es decir, robados, hurtados, accidentados, etc. y el VIN de un vehículo operacional se sustituye por el original del vehículo alterado, esto por un lado, por otro también se realizan alteraciones por borrado, adición y trasplante principalmente en números de chasis, motor, y otras partes estructurales [...]” (2014: 55).

- |   |              |              |
|---|--------------|--------------|
| -Destrucción  | -Borrado     | -Cambio      |
| -Cubrimiento  | -Eliminación | -Sustracción |
| -Adición o sustitución de algún carácter alfanumérico |              |              |

**Figura 4: Técnicas de alteración de la identidad de un vehículo.**

Fuente: LAJ, Francisco, 2014. Técnicas y métodos de detección de alteraciones en los sistemas de identidad vehicular, en casos de robo y hurto de vehículos. Tesis de licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales con mención en Investigación Criminal y Forense. San Juan Chamelco: Universidad Rafael Landívar de Guatemala. Consulta: 29 de julio de 2017.



**Figura 5: Vehículos con códigos de identificación similares (izquierda es original y el siguiente regrabado en vehículo “clonado” con marcación serial original modificada).**

Fuente: [Fotografía de José Pineda]. (Barrios Altos-Cercado de Lima 2015). Archivo de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la PNP.

El resultado es la existencia de dos vehículos idénticos circulando por las avenidas o carreteras de la república, uno de origen ilícito, pero con documentos legales obtenidos de manera fraudulenta y otro que cumple las formalidades (Figura 6).

El vehículo “clonado” es vendido posteriormente a personas que a sabiendas o no, podrían incurrir en el delito Contra el Patrimonio (receptación agravada). También mediante las modalidades de deuda o prenda, simulan ser agraviados (Figura 2). En otros casos llegan a manos de delincuentes de alta peligrosidad dedicados a los delitos violentos que mantienen en zozobra a la ciudadanía.



**Figura 6: Vehículo automotor “clonado”.**

**Fuente:** [Fotografía de José Pineda]. (Barrios Altos-Cercado de Lima 2015). Archivo de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la PNP.

Por cierto, la comisión del delito Contra el Patrimonio (robo y hurto de vehículo) no necesariamente tiene como fin último el aprovechamiento patrimonial del vehículo mediante la “clonación”. En principio su práctica surge para su desmantelamiento y en los últimos años para extorsionar a sus propietarios. Para un mejor entendimiento a continuación se describe los destinos de este bien mueble objeto de robo o hurto (Tabla 3).

Tabla 3:

**Descripción del destino final del vehículo objeto de robo o hurto.**

<b>Desmantelamiento</b>	Acto de seccionar la carrocería para deshacerse de los números identificatorios y finalmente comercializar sus autopartes y accesorios en los mercados informales e ilegales.
<b>Comisión de otros delitos</b>	Como medio de transporte a delincuentes en la comisión de otros delitos (robo agravado, sicariato, secuestro y otros).
<b>Clonación</b>	La organización delincriminal roba o hurta un vehículo automotor e identifica a la vez otro con similares características (marca, modelo, color, año). Mediante carta poder falsa, el delincuente, “supuesto propietario” de este último vehículo, procede al trámite de duplicado de placa de rodaje, TIV y en ocasiones adquisición del SOAT de “su vehículo”, (vehículo robado), al que ya le reemplazaron los códigos de identificación (VIN, número de serie y motor) con los correspondientes al vehículo legal previamente identificado. El circuito culmina con el acto de compraventa.
<b>Extorsión</b>	Acto criminal que se manifiesta mediante llamadas telefónicas (teléfono celular o cabinas telefónicas) o misivas con texto amenazante dirigidas al propietario víctima de robo o hurto de su vehículo, solicitando un monto de dinero a cambio de su devolución. El delincuente amenaza con desmantelar, siniestrar o vender el vehículo.

Nota Fuente: Elaboración propia.

#### 1.4. Afectación del problema al ciudadano

Conforme a la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol) “[...] el robo de vehículos es una actividad delictiva con un alto nivel de organización que afecta a todas las regiones del mundo y está claramente vinculado con la delincuencia organizada [...]” (Interpol: 2017).

Para los especialistas Carrión y Tocornal, el robo y hurto de vehículos “es uno de los delitos que tiene mayor connotación social debido —entre otras— a las siguientes razones: al alto nivel de ocurrencia [...], al significativo valor que la clase media le asigna, a la funcionalidad que tienen para la vida cotidiana de un amplio sector de la población y a que el transporte privado ha terminado por imponerse en nuestras ciudades, incrementando de manera importante la relación automóvil por persona [...]”. (2009). Por tanto, su sustracción termina por estructurar una sensación de inseguridad y desamparo por el nivel que esta clase media agraviada le otorga a la propiedad de un automóvil, el de éxito social y económico.

En nuestro medio, el delincuente roba o hurta un vehículo para desmantelarlo, extorsionar o cometer otro delito. Si no fuera suficiente la elevada cantidad de víctimas

de robo y hurto de vehículos que por sí solo afecta de modo directo su despojo. Resulta también que su perpetración genera una secuela de afectación a terceros cuando el objeto del delito es destinado a la “clonación”, lo que hace aún más pernicioso este flagelo. Esta diversificación que se integra a las otras modalidades mencionadas, es percibida por las organizaciones delictivas como una ventana de oportunidad para incrementar sus delitos por lo sofisticado de sus mecanismos que hacen difícil la detección del vehículo robado y en consecuencia su recuperación, pese a los esfuerzos de los funcionarios de la policía especializada.

A continuación, se detallan las otras afectaciones que de manera indirecta ocasiona este problema:

- a.** Ciudadanos que son intervenidos por la policía abordando de sus vehículos de segundo uso adquiridos en transacción comercial, y que en los hechos “no son propietarios de sus vehículos”, por ser “clonados”; cuya procedencia resultan ser vehículos objetos de robo o hurto. Este vehículo es devuelto por la policía bajo la dirección jurídica del Ministerio Público a su legítimo propietario.
- b.** Ciudadanos que le son quitados la titularidad y poder de disposición legal de sus vehículos automotores aun cuando se encuentran bajo su dominio. Se sorprenden cuando deciden venderlos y acuden a las notarías con el comprador para su transferencia. Se encuentran impedidos de hacerlo porque la titularidad ya no les pertenece por haber sido “vendido” con anterioridad. Esto se explica porque la organización delictiva ha procedido a celebrar la transferencia legítima del vehículo “clonado” ante notario público cuya identidad corresponden a sus vehículos.
- c.** Esta situación trae consigo la ejecución de todo un trámite burocrático para la persona afectada. Gestión destinada a recuperar la titularidad de su vehículo con la pérdida de tiempo y dinero que la situación implica.
- d.** Ciudadanos que son notificados por el Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT) por tener su vehículo orden de captura al mantener deuda no tributaria en estado coactivo (papeletas y multas administrativas por infracción a la legislación de tránsito) pendientes de pago. Sorprende a los titulares jamás haberse desplazado con su vehículo por los lugares anotados



en las papeletas. Las infracciones son cometidas por los vehículos “clonados”.

- e. Ciudadanos que son notificados por la policía. Los vehículos “clonados” que son utilizados para cometer otros delitos, involucran a los propietarios de los vehículos legales que fueron tomados como referencia para apropiarse de su identidad vehicular.
- f. En otros casos, la policía emite orden de búsqueda del vehículo “clonado” por “proceso de investigación”. En el proceso de búsqueda resulta intervenido el vehículo original. Este accionar genera contrariedades a los reales propietarios, más aún cuando esto ocurre al interior del país.

## 2. Estado de la cuestión

### 2.1. Identificación de medidas adoptadas hasta el momento por entidades del Estado Peruano frente al problema

El Estado Peruano frente a este problema viene actuando conforme a continuación se describe:

- a. La **Policía Nacional del Perú**, entidad del Estado que conforme a la norma jurídica (Decreto Legislativo N° 1267: 2016) cumple con su función dentro del marco de su finalidad fundamental descrita y definida en el artículo 166 de la Constitución Política del Perú<sup>6</sup>. En efecto el artículo 24 del acotado Decreto Legislativo, sostiene, que las comisarías desarrollan una labor de prevención, orden, seguridad e investigación a favor de la comunidad.

En ese sentido, recibir las denuncias por robo o hurto de vehículos automotores, constituye función de las Comisarías. Las que una vez recibidas y conforme a lo preceptuado en la Directiva N° 23-08-2011-DIRINCRI-PNP-DIROVE/UNIPLO, deberían hacer conocer a la DIPROVE en Lima y a las DEPROVEs en provincias —según lugar de ocurrencia—, para

---

<sup>6</sup>El acotado mandato constitucional señala que la “La Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras”.

la ejecución de ciertas normas prácticas de su incumbencia: búsqueda del vehículo robado y de los presuntos autores, también de los instrumentos y medios empleados en la comisión del delito y otros medios tangibles que acrediten su comisión y autoría.

También reciben denuncias por robo o pérdida de placas de rodaje y/o tarjeta de identificación vehicular. Es notorio en la región policial Lima el aumento en el año 2014, respecto al año 2013 de las denuncias por pérdida de placas de rodaje (Tabla 4). Este incremento es correlacional a la evolución alarmante de Órdenes De Búsqueda por proceso investigación (“clonación” de vehículos) generadas por la DIPROVE PNP con sede en Lima a partir del año 2014 (Tabla 2).

Sin embargo, es evidente que a partir del año 2015 mientras en las demás regiones aumentan estas denuncias, en la región Lima empieza a decrecer continuando este declive de modo sustancial para el año 2016. Esta situación de disminución de denuncias en la ciudad de Lima, se explicaría por la acción específica iniciada por la DIPROVE en coordinación con el Ministerio Público para afrontar este flagelo. La acción delincuencia en esta fase de la cadena delictiva —por el aumento de denuncias registradas— se infiere que se traslada a Huancayo, Ica, entre otras ciudades.

Tabla 4:  
Denuncias de pérdida de placa de rodaje agrupadas en regiones policiales. Años 2013-2016.

Año	2013	2014	2015	2016
<b>Región</b>				
<b>Arequipa</b>	26	1255	2037	2131
<b>Ica</b>	42	635	1000	1718
<b>Huancayo</b>	61	275	750	1202
<b>Huaraz</b>	3	483	1134	1389
<b>Lima</b>	<b>12901</b>	<b>15806</b>	<b>15022</b>	<b>13925</b>
<b>Piura</b>	147	870	1248	1519
<b>Otras regiones</b>	1876	4865	5251	7559
<b>Total</b>	<b>15056</b>	<b>24189</b>	<b>26442</b>	<b>27924</b>

**Nota** Fuente: Dirección de Tecnología de la Información y las Comunicaciones PNP. Información agrupada por Regiones PNP.

Se sabe que para que se perpetre el delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos), la denuncia por pérdida de placas de rodaje y tarjeta de identificación vehicular resulta elemental. Es que esta formalidad constituye requisito para su trámite de duplicado en las entidades responsables (AAP y SUNARP).

En la AAP se tramita el duplicado de la placa de rodaje. Para tal fin, las organizaciones criminales generan una pseudo carta poder que otorga el “propietario” del vehículo<sup>7</sup> para que otra persona —sujeto integrante de la organización— en su representación realice el trámite de duplicado de placa. A su vez, éste mismo o terceros gestionan en la SUNARP, el duplicado de la tarjeta de identificación vehicular.

Sucede, que estas denuncias son recibidas por personal policial que en muchos de los casos no constatan la presencia del vehículo al amparo del Principio de Presunción de Veracidad (Ley N° 27444: 2001)<sup>8</sup>. Una vez recibidas, tampoco son remitidas o cursadas a la DIPROVE en Lima y a las DEPROVES a nivel nacional para el inicio de las actividades policiales destinadas a prevenir y/o neutralizar el accionar delictivo de estas organizaciones criminales. Es más, a nivel de estas dependencias policiales se suscitan actuaciones sospechosas que favorecerían el desarrollo y avance de este accionar delictivo. La tabla 5 revela información sobre dos suboficiales que recibieron —cada uno de ellos y de una sola persona a la vez—, **cincuenta y ciento catorce** denuncias por pérdida de placas de rodaje y tarjetas de identificación vehicular, correspondientes a igual cantidad de vehículos sin tener vinculación patrimonial.

---

<sup>7</sup> Información contenida en las Boletas Informativas de Propiedad Vehicular de acceso público en la SUNARP.

<sup>8</sup> “Artículo IV.- Principios del procedimiento administrativo. 1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios. (...) 1.7 Principio de presunción de veracidad. - En la tramitación del procedimiento administrativo, se presume que los documentos y declaraciones formulados por los administrados en la forma descrita por esta Ley, responden a la verdad de los hechos que ellos afirman. Esta presunción admite prueba en contrario”. Consulta: 20 de marzo 2018. <http://www.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2013/09/Ley-de-Procedimiento-Administrativo-de-PersonalLey27444.pdf>

Tabla 5:

**Casos de denuncias (fraudulentas) por pérdida o robo de placa de rodaje y TIV en comisarías.**

<b>Año</b>	<b>Cantidad de denuncias y vehículos</b>	<b>Comisaría/Fiscalía</b>	<b>Denunciante</b>	<b>Instructor que recibe la denuncia</b>	<b>Motivo</b>
<b>2014 (15FEB-11NOV)</b>	(50) cincuenta	La Victoria 48° FFPL D-508-14	Denunciante 1	Policía 1	Pérdida de TIV y placas
<b>2015</b>	Ciento Catorce (114)	Pueblo Libre 33° FFPL D-276-15	Denunciante 2	Policía 2	Pérdida de TIV y placas

**Nota** Fuente: NOTA INFORMATIVA N°11-2016-DIREICAJ-DIRPIRV-DIE-G03 del 11 de enero de 2016, procedente de la División de Investigaciones Especiales de la DIPROVE PNP y ATESTADO N° 039-2015-DIREICAJ PNP/DIRPIRV-DIE.G.3 de fecha 01 de agosto de 2015. Denuncias registradas en el sistema como recibidas por dos policías y formuladas solo por dos personas sin tener vinculación patrimonial con el vehículo.

Otro factor dominante que propicia este entorno ilegal, lo constituye la “asimetría de la información: la información disponible sólo para una parte del mercado, fácilmente, conduce a una falla del mercado” (Musgrove 1996: 24). En este caso los vendedores de vehículos “clonados” saben más y ocultan al comprador la real situación del vehículo de segundo uso ofrecido en venta. La Policía a través de la DIPROVE, expide el certificado de identificación policial, “mediante el cual afirma y da por cierto las informaciones contenidas (marcaciones seriales, características y datos concernientes al vehículo motorizado de tránsito terrestre)” (DIRECTIVA N° 23-08-2011-DIRINCRI-PNP-DIROVE).

En este sentido, resulta incomprensible que en la actualidad sabiéndose que es ineficaz la normativa que no obliga en instancia notarial la presentación del certificado de identificación vehicular en las transferencias de propiedad vehicular, esta valiosa información que emerge de este proceso no es compartida como conocimiento tecnológico. Este conocimiento no compartido con las entidades involucradas, en especial las Notarías Públicas y SUNARP, constituye una amplia ventaja para la delincuencia organizada que en ese afán de alcanzar sus malsanos objetivos perfecciona su accionar. Se demuestra con la alta incidencia de vehículos “clonados” que actualmente circulan por las vías locales y red vial nacional (Tabla 2). Realidad que requiere ser regulada por el Estado. Es más, tampoco la DIPROVE ha

implementado canales virtuales para mejorar su servicio de gestión del certificado, y de esta manera acercar el Estado al ciudadano.

- b. La Superintendencia Nacional de Registros Públicos;** según el artículo 10 de la Ley de Creación del Sistema Nacional de los Registros Públicos y de la Superintendencia de los Registros Públicos.

Es un organismo descentralizado autónomo del Sector Justicia [...], tiene por objeto dictar las políticas y normas técnico — administrativas de los registros Públicos estando encargada de planificar, organizar, normar, dirigir, coordinar y supervisar la inscripción y publicidad de los actos y contratos en los Registros Públicos que integran el Sistema Nacional. [...] Intégrese [Se integra] bajo la competencia de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos todos los registros existentes en los diferentes sectores públicos.

El Registro de Bienes Muebles es uno ellos que, entre otros, incorpora al Registro de Propiedad Vehicular.

Con base en lo anterior, el Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular<sup>9</sup>, se instituye como el cuerpo normativo que “regula el procedimiento de inscripción de los actos y derechos inscribibles en el Registro de Propiedad Vehicular” (Resolución de Superintendencia Nacional de los Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN). Así pues, el artículo 66 señala que “cuando se trate de parte notarial del acta de transferencia de vehículo, deberá ser presentado por el Notario ante el cual se extendió o su dependiente acreditado ante SUNARP” (Resolución de Superintendencia Nacional de los Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN). Sobre este proceso, el artículo 34.1 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre<sup>10</sup> expresa también que “la transferencia de propiedad y otros actos modificatorios referidos a vehículos automotores se formaliza mediante su inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular (Ley N° 27181: 1999).

En suma, la transferencia de propiedad de un vehículo se inicia en sede notarial y de su inscripción registral posterior por la propia Notaria en la SUNARP, deriva su efecto constitutivo del derecho de propiedad sobre el

---

<sup>9</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano, el 20 de febrero de 2013.

<sup>10</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 08 de octubre de 1999.

vehículo adquirido. No obstante, la aparente efectividad de la normatividad que regula los procedimientos relacionados con los aspectos operativos del registro, la realidad evidencia determinado grado de vulnerabilidad en los procedimientos de inscripción con el consiguiente grave perjuicio de los ciudadanos afectados.

Como ya se ha dicho, existen testimonios de ciudadanos que le son quitados la titularidad y poder de disposición de sus vehículos, a pesar de tenerlos bajo su dominio. La titularidad ya no les corresponde porque el bien patrimonial ha sido “vendido” por el nuevo “propietario” (Tabla 6). Este escenario se explica porque la organización delictiva logra inscribir la transferencia del vehículo “clonado” ante la entidad registral.

Tabla 6  
Casos de inscripción en SUNARP de vehículos “clonados”.

Placa de vehículo	Acto	Notaria referenciada	Inscripción de Título en SUNARP	Atestado/Parte formulado en la PNP
<b>Auto COG-595</b> (A la propietaria Elena Barrueto Pérez, tras trámite irregular le usurpan la titularidad y en la SUNARP su vehículo en posesión de ella aparece con otra placa y otro “propietario”).	El “propietario” vende el auto <b>COG-595</b> . Luego de la transferencia, la SUNARP le asigna nueva placa: <b>COG-339</b> . La investigación policial determinó que es un auto “clonado” de placas originales <b>CQF-755</b> robado en Lima.	NOTARIA VILLANUEVA SANCHEZ (Sicuani-Canchis-Cuzco).	Título N° 2014-1217835. 05DIC2014	PARTE N° 061-DIREICAJ-PNP-DIRPIRV-DIE-G03 Fecha: 13ENE2017.
<b>Camioneta C7R-100</b> (Al propietario Henry PINO MATTOS, tras trámite irregular le usurpan la titularidad y en la SUNARP su vehículo aparece con otro “propietario”).	El vehículo “clonado” con placas duplicadas <b>C7R-100 (D1)</b> en el marco de la investigación policial, resultó corresponderle las placas originales <b>A4J-111</b> , vehículo robado en Lima.	NOTARIA Mavila Rosas (Huamanga-Ayacucho).	Título N° 2013-1222921. Fecha de Asiento 15ENE2014	ATESTADO N° 02-DIREICAJ-PNP/DIRPIRV-OFINTE PNP. Fecha: 18MAY2016.

Nota Fuente: DIPROVE PNP.

A este respecto, en el segundo trimestre de 2016, la SUNARP publica en su Portal Institucional que al “primer mes de funcionamiento del Sistema de Intermediación Digital (SID-SUNARP) para la compraventa de vehículos [...], se ha reducido los casos de compraventa de vehículos fraudulentos, pues todos los procesos cumplen rigurosos estándares de seguridad que limitan el campo de acción de los estafadores” (SUNARP 2016). Vale decir, desde entonces el Notario puede solicitar la inscripción, enviando al Registrador el parte notarial de transferencia electrónico utilizando también un servicio en línea. No obstante, la reducción mencionada por la SUNARP de casos de compraventa fraudulenta, la policía de DIPROVE registró en ese año 2016, un aumento de Órdenes de Búsqueda de presuntos vehículos “clonados” en el orden del 3% respecto al año anterior 2015 y del 435% en relación al año 2014 (Tabla 2).

Asimismo, en la compraventa fraudulenta resulta indispensable para la cadena delictiva de “clonación” de vehículos, contar con la tarjeta de identificación vehicular del vehículo a clonar, emitida por la propia SUNARP<sup>11</sup>. Específica al respecto, el artículo 127 del Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular.

Para solicitar el duplicado de tarjeta de identificación vehicular, el titular con derecho inscrito presentará el formulario de publicidad registral, la copia del documento de identidad del presentante, el Formulario Notarial con la firma certificada notarialmente del titular, y la denuncia policial de pérdida o robo en copia certificada expedida por la Comisaría [...]. En caso de intervenir un tercero, presentará la carta poder con firma certificada notarialmente del titular con derecho inscrito. (Resolución del Superintendente Nacional de Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN).

En esta Entidad, la vulnerabilidad identificada se presenta en el ámbito de dos procesos:

- ↓ En la expedición del duplicado de tarjeta de identificación vehicular.  
Como resulta imposible para los facinerosos, contar con la firma

---

<sup>11</sup> “Artículo 33.1 Todo vehículo que para circular requiera un conductor con licencia de conducir debe inscribirse en el Registro de Propiedad Vehicular (...). Dicho registro expide una tarjeta de identificación vehicular que consigna las características y especificaciones técnicas del vehículo”. Consulta: 20 de noviembre de 2017. Contenido en: file:///D:/Documents/Downloads/NL19991008%20(1).pdf

certificada notarial del titular, entonces interviene un tercero, presentando carta poder con firma certificada notarial del “titular”. Luego con el Formulario Notarial Legalizado y ya en la oficina de la SUNARP, el malhechor completa el formulario de servicios registrales sin ninguna restricción y luego de los pagos pertinentes, más la copia certificada de la denuncia por pérdida de TIV conseguida también fraudulentamente, obtiene el duplicado de la tarjeta de identificación vehicular.

↓ En la formalización de la transferencia de propiedad vehicular en el “Registro de Propiedad Vehicular” (Ley N° 27181: 1999). Bajo las circunstancias anotadas, en la actualidad se prescinde del certificado policial de identificación vehicular.<sup>12</sup> Es que este certificado nunca ha sido requisito para la calificación registral. Se explica por no haberse expuesto de manera metodológica y antes las instancias pertinentes la magnitud del presente problema. En cambio, en virtud del Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular, si constituye requisito la admisión de este certificado en la SUNARP para efectos de otros procedimientos, como: “inscripción del cambio de motor de un vehículo [...], reconstrucción de antecedentes registrales o títulos archivados que se refieran a una inmatriculación y que no exista información en el índice del Registro de Propiedad Vehicular [y] regrabación de motor” (Resolución del Superintendente Nacional de Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN).

c. Por otro lado, el **Decreto Legislativo del Notariado y de la Función Notarial**, define al Notario como “un profesional del derecho autorizado para dar fe de los actos y contratos que ante él se celebran. Para ello, formaliza la voluntad de los otorgantes, redactando los instrumentos a los que confiere autenticidad, conserva los originales y expide los traslados correspondientes” (Decreto Legislativo N° 1049: 2008). Por lo tanto, conforme acota el Reglamento de Inscripción de Propiedad Vehicular, “cuando se trate de parte notarial del acta de transferencia de vehículo, deberá ser presentado por el

---

<sup>12</sup> La DIRECTIVA N° 23-08-2011-DIRINCRI-PNP-DIROVE/UNIPLO-B. aprobada con RD N° 021-2011-DIGEN/EMG de fecha 21 de enero de 2011, dice que la DIROVE, DEIROVE y SIROVES, a nivel nacional (...), son los encargados de emitir el “Certificado Policial de Identificación Vehicular”, mediante el cual, se afirma y da por cierto las informaciones contenidas en el documento (marcaciones seriales, características y datos concernientes al vehículo motorizado de tránsito terrestre).



Notario ante el cual se extendió o su dependiente acreditado ante SUNARP” (Resolución del Superintendente Nacional de Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN).

Esto es, la transferencia de propiedad de un vehículo se inicia en sede notarial y su inscripción registral posterior por la propia Notaria en la SUNARP, deriva su efecto constitutivo del derecho de propiedad sobre el vehículo adquirido. No obstante, la aparente efectividad en la formulación de los instrumentos que dan mérito a la inscripción del vehículo en el Registro, la realidad evidencia su vulnerabilidad a la luz de la evidencia expuesta (Tabla 7).

En su momento, el Sector Justicia mediante dispositivo aplicable a la transferencia de propiedad de vehículos automotores, estableció que ésta se “formaliza mediante acta notarial de transferencia de bienes muebles registrables, conforme a lo previsto en la Ley del Notariado” (Decreto Supremo N° 036-2001-JUS). En relación a este precepto resulta importante señalar lo que algunos autores acotan: “Ante la proliferación de falsificaciones de firmas de los notarios en los contratos de transferencias de vehículos usados y con la finalidad de erradicar o disminuir el impacto delincencial al respecto, se expidió una norma que estableció que las transferencias de vehículos ya no se efectuarían mediante contratos privados con firmas legalizadas por notario sino por documentos extendidos íntegramente por este profesional del derecho” (Ramírez 2007: 12).

Antes, en el año de 1988, el Sector Interior promulgó una normativa que en su artículo 7 prescribía: “Las Notarías Públicas, para efectuar transferencias de vehículos automotores usados, exigirán a los vendedores el certificado policial expedido por el órgano especializado encargado de la investigación de robo de vehículos” (Decreto Supremo N° 022-88-IN). Ésta fue derogada por el artículo 2° del Decreto Supremo N° 086-90-EF y luego restituida por el Decreto Supremo N° 024-90-TC. Al poco tiempo derogado otra vez de manera tácita por el marco normativo que rige a la SUNARP y Notariado Público respecto a la inscripción de transferencia vehicular, no obstante su enorme valor público en el problema abordado. Dicho de otro modo, en la actualidad no se exige la presentación de este certificado policial de identificación vehicular durante la expresión de la voluntad de transferencia

de la propiedad del vehículo, formalizada con el acta correspondiente ante el Notario o sus dependientes.

- d. La **Asociación Automotriz del Perú**, es desde el 01 de enero de 2010 la institución privada encargada de la administración del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje. Este encargo lo recibe del Ministerio de Transporte y Comunicaciones MTC a mérito de un convenio de fecha 11 de setiembre de 2009, con arreglo a las características, especificaciones técnicas y procedimientos establecidos en el Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2008-MTC.

Esta entidad, expide también el duplicado de la placa de rodaje. Este trámite se genera con el registro de la solicitud a través del centro de llamadas, oficinas de entrega o ingresando a la página web de la entidad. Son requisitos: la Boleta Informativa (original) del propietario actual emitida por la SUNARP, DNI (original y copia) la persona que recoge, denuncia policial o copia certificada por la PNP, por pérdida, robo o deterioro; en caso que fuera apoderado se presenta carta poder original legalizada indicando el número de placa y copia legalizada de DNI del propietario.

Se sabe que, en esta compleja cadena delictiva, además del delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos), concurren otros delitos, entre ellos el de falsificación de documentos. Es que para el trámite de duplicado de placa de rodaje la denuncia de su pérdida es requisito. Para ello, la organización criminal genera una pseudo carta poder que otorga el “propietario” del vehículo para que una persona (sujeto integrante de la organización), en su representación gestione, bien solo la denuncia por pérdida o también el duplicado de placa en esta entidad.

Este panorama poco alentador, permite que personas sin ser propietarios de vehículos inicien las gestiones de duplicado de placas de rodaje que luego son recogidas por otras ajenas a los legítimos propietarios. La Tabla 7 ilustra esta deficiencia en donde la policía evidencia la participación en la tarea de recojo de placas de rodaje utilizadas en vehículos “clonados”

Tabla 7:

**Casos de obtención fraudulenta de placas de rodaje en la Asociación Automotriz del Perú (presunto delito Contra la Fe Pública ↓ Falsedad Genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular).**

Solicitud (número y solicitante)	Fecha de solicitud	Fecha de entrega	Placa de vehículo	Entregadas a:	DNI
	01JUL2014	07JUL2014	P1H-001	José Pomares Poma	7379394
	07ENE2015	13ENE2015	D2E-266	Carlos Andrade Rojas	07332603
	03OCT2014	13OCT2014	F6Z-027	Carlos Andrade Rojas	07332603
	05AGO2015	08SET2014	D2C-426		
	08SET2014	12SET2014	C4U-018	Carlos Andrade Rojas	10605122

**Nota** Fuente: DIPROVE PNP. Adaptado del ATESTADO N° 22-2016-DIREICAJ/DIRPIRV-DIE-G03 de 03 de junio de 2016. En las celdas vacías se han borrado de modo deliberado los nombres de las personas que corresponden por no haberseles considerado en el atestado como presuntos autores de delito.

Así pues, en los últimos años la “clonación” de vehículos ha elevado su incidencia. Los esfuerzos desplegados por las entidades involucradas en la atención del presente problema se han tornado insuficientes. Al respecto cabe decir que el fenómeno delincriminal no crece en un entorno cualquiera; para que ello germine y se desarrolle, el sistema debe de tener condiciones de vulnerabilidad. Tales condiciones coexisten en la PNP, SUNARP, algunas Notarias y AAP. Dicho en resumidas cuentas: en la PNP se reciben denuncias de pérdida o robo de placas de rodaje y/o tarjeta identificación vehicular por encargo (solo con pseudo carta poder otorgada por el “propietario”); por ejemplo, en la comisaria de La Victoria durante los años 2014-2015, un policía recibió de una sola persona **cincuenta** denuncias falsas correspondiente a igual número de vehículos sin tener vinculación patrimonial, lo propio ocurrió en la comisaria de Pueblo Libre con el registro de **ciento catorce** denuncias provenientes de una sola persona, pero correspondientes a igual cantidad de vehículos. Tampoco esta institución dado el problema ha implementado canales virtuales de coordinación con los actores responsables de la transferencia vehicular. En la SUNARP, ocurre que los malhechores obtienen el duplicado de la tarjeta de identificación vehicular también por encargo presentando la copia certificada de la denuncia efectuada de modo irregular, al mismo tiempo que para la formalización de la transferencia de propiedad vehicular, prescinde del certificado policial de identificación vehicular, cuyo proceso de transferencia se inicia con el notario quien extiende el acta notarial de transferencia vehicular y en donde tampoco este documento es requisito. Por último, en la AAP para las placas de rodaje

a usar en el vehículo clonado, sucede parecido al trámite de duplicado de la TIV, lo inician personas sin tener vinculación patrimonial con el vehículo, presentando copia certificada de la falsa denuncia efectuada en la comisaría.

## **2.2. Normas vinculadas al problema**

### **2.2.1 Código Penal Peruano y Leyes Especiales**

Por una parte, el Código Penal, en particular los delitos vinculados a la comercialización ilícita de vehículos en su Título V: Delitos Contra el Patrimonio y Título XIX: Delitos Contra la Fe Pública. Así tenemos que en los artículos 185, 188, 428 y 438 se encuentran regulados los tipos básicos y conexos de los delitos de hurto, robo, falsedad ideológica y falsedad genérica. Por otra parte, ciertas Leyes Especiales, como la Ley N° 30077, Ley Contra el Crimen Organizado, vigente desde el 1 de julio de 2014 que tiene por objeto fijar reglas y procedimientos relativos a los delitos cometidos por organizaciones criminales.

### **2.2.2 Normas que regulan las entidades del Estado y No Gubernamentales**

Vale decir el cuerpo normativo de la Policía Nacional de Perú, Superintendencia Nacional de Registros Públicos, Notariado de la República y Asociación Automotriz del Perú, ligados al tema del presente trabajo académico:

- a** Respecto a la **Policía Nacional del Perú**; en primer lugar, el Decreto Legislativo N° 1267<sup>13</sup>, Ley de la Policía Nacional del Perú, que sustituyó al Decreto Legislativo N° 1148<sup>14</sup>, anterior marco normativo que establecía y normaba la estructura, organización, competencias, funciones, atribuciones y facultades de la PNP. En segundo lugar, el artículo 192 del Reglamento<sup>15</sup> de la Ley de la Policía Nacional del Perú, que respecto a la DIPROVE señala.

Es la unidad orgánica de carácter técnico, sistémico y normativo, operativo y especializado; responsable de prevenir, investigar y denunciar bajo la conducción jurídica del fiscal, los delitos contra el patrimonio en la modalidad de robo, hurto y receptación de vehículos motorizados de tránsito terrestre y sus

---

<sup>13</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 18 de diciembre de 2016.

<sup>14</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 11 de diciembre de 2012.

<sup>15</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano, el 15 de octubre de 2017.

autopartes, en la demarcación territorial de Lima Metropolitana o a nivel nacional. [...] Depende de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial [...]. La División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la Policía Nacional del Perú tiene las funciones siguientes: [...] 21) Emitir peritajes técnicos — vehiculares con fines de identificación, para efectos de transacciones de compra y venta de vehículos usados; en el marco de la prevención e investigación del delito de su ámbito de competencia (Decreto Supremo N° 026-2017-IN).

En tercer lugar, la disposición normativa<sup>16</sup> que dicta medidas preventivas para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores, que en su artículo 5 señala.

Transferencia de vehículos. 5.1. La Policía Nacional del Perú, a través de su unidad especializada, facilitará en su plataforma de interoperabilidad electrónica, el acceso gratuito a consultas en línea, a través de un aplicativo web para verificar la situación de los vehículos en los registros policiales. 5.2. Para contribuir con la transferencia segura de los vehículos, los ciudadanos podrán consultar en línea dicho aplicativo (Decreto Legislativo N° 1214: 2015).

También, la Directiva que establece normas y procedimientos a seguir en la prevención e investigación de ilícitos contra el patrimonio en las modalidades de hurto, robo y receptación de vehículos de tránsito terrestre. Ésta señala que la DIPROVE en Lima y las 35 sedes DEPROVES a nivel nacional instaladas al año 2016 (Tabla 8).

Son las encargadas de emitir el certificado de identificación vehicular, mediante el cual se afirma y da por cierto las informaciones que este documento contiene (marcaciones seriales, características y datos concernientes al vehículo motorizado de tránsito terrestre). Su costo es fijado anualmente de acuerdo al porcentaje de la UIT de la tasa estipulada en el TUPA<sup>17</sup> de cada año vigente al tiempo de expedición. Corresponde el costo del certificado de identificación vehicular: para vehículos mayores el 2.15 %, vehículos menores 0.77%, y autopartes c/u (motor, monoblock, chasis, carrocería, etc.) 0.54%. El importe constituye ingreso propio de la Policía Nacional del Perú y su recaudación se realiza “Vía Banco de la Nación”. Su trámite y emisión normal demorará como

---

<sup>16</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano, el 24 de setiembre de 2015.

<sup>17</sup> Texto Único de Procedimientos Administrativos.

máximo cuarenta y ocho (48) horas<sup>18</sup>, salvo que medie alguna observación por afectación u otro motivo, en cuyo caso se circunscribirá al término de la distancia (Directiva N° 23-08-2011-DIRINCRI-PNP-DIROVE).

Tabla 8:  
Sedes DEPROVES a nivel nacional

N°	Sede	N°	Sede	N°	Sede	N°	Sede
1	Iquitos	10	Huánuco	19	Huaraz	28	Chachapoyas
2	Pucallpa	11	Chimbote	20	Tingo María	29	Amazonas
3	Arequipa	12	Tacna	21	Huancayo	30	Moyobamba
4	Trujillo	13	Juliaca	22	Ilave	31	Andahuaylas
5	Tumbes	14	Abancay	23	Ayacucho	32	Huacho
6	Chiclayo	15	Tarapoto	24	Puno	33	Jaén
7	cuzco	16	Huancavelica	25	Sullana	34	Pasco
8	Cajamarca	17	Ica	26	Puerto Maldonado	35	VRAEM
9	Piura	18	Huaral	27	Moquegua		

Nota Fuente: División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la PNP 2016.

- b. Sobre la **Superintendencia Nacional de Registros Públicos**; este órgano ejerce sus funciones dentro del marco normativo de la “Ley<sup>19</sup> de Creación del Sistema Nacional y la Superintendencia de los Registros Públicos” (Ley N° 26366: 1994). Su actuación tiene base legal también en la Ley<sup>20</sup> General de Transporte y Tránsito Terrestre, el artículo 34.1 señala: “La transferencia de propiedad y otros actos modificatorios referidos a vehículos automotores se formaliza mediante su inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular” (Ley N° 27181: 1999). De modo semejante el dispositivo<sup>21</sup> aplicable a la “transferencia de propiedad de vehículos automotores” (Decreto Supremo N° 036-2001-JUS).

Asimismo, en las disposiciones contenidas en el Reglamento<sup>22</sup> de Placa Única Nacional de Rodaje, el Artículo 6.2 dispone que “la SUNARP regulará las características y especificaciones técnicas de la tarjeta de identificación

<sup>18</sup> El TUPA del Ministerio del Interior-Policía Nacional del Perú 2017, prescribe que el plazo para resolver (en días hábiles) son 3 días en Lima y 6 provincias. Consulta: 17 de marzo de 2018.

<https://www.mininter.gob.pe/sites/default/files/TUPA-MODIF-2017-PNP.pdf>

<sup>19</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 16 de octubre de 1994.

<sup>20</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 08 de octubre de 1999.

<sup>21</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 25 de octubre de 2001.

<sup>22</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 18 de abril de 2008.

vehicular y será responsable, a través del Registro de Propiedad Vehicular, de su expedición y entrega al usuario” (Decreto Supremo N° 17-2008-MTC). También en el Reglamento<sup>23</sup> de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular que “regula el procedimiento de inscripción de los actos y derechos inscribibles en el Registro de Propiedad Vehicular” (Resolución del Superintendente Nacional de Los Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN). Por último, las normas vigentes que “precisan y establecen normas relativas a la calificación registral e inscripción de transferencias de propiedad de vehículos automotores” (Resolución del Superintendente Nacional de Los Registros Públicos N° 041-2002-SUNARP/SN).

- c. Relacionado, al **Notariado de la República**; éste se encuentra regulado por el Decreto Legislativo<sup>24</sup> del Notariado. Este marco normativo en su artículo 78 hace referencia al “Registro de Actas de Transferencia de Bienes Muebles Registrables, que podrán ser: a) De vehículos; y b) De otros bienes muebles [...]” (Decreto Legislativo N° 1049: 2008). Adicionalmente, su Reglamento define al “notario como profesional del derecho encargado, por delegación del Estado, de una función pública consistente en recibir y dar forma a la voluntad de las partes, redacta los instrumentos adecuados a ese fin, les confiere autenticidad, conserva los originales y expide traslados que dan fe de su contenido” (Decreto Supremo N° 003-2009-JUS).

Igualmente regulan las actividades de esta entidad, el dispositivo<sup>25</sup> aplicable a la “transferencia de propiedad de vehículos automotores” (Decreto Supremo N° 036-2001-JUS), las normas vigentes que “precisan y establecen normas relativas a la calificación registral e inscripción de transferencias de propiedad de vehículos automotores” (Resolución del Superintendente Nacional de Los Registros Públicos N° 041-2002-SUNARP/SN), y el Reglamento<sup>26</sup> de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular que “regula el procedimiento de inscripción de los actos y derechos inscribibles en el Registro de Propiedad Vehicular” (Resolución del Superintendente Nacional de Los Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN).

---

<sup>23</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 20 de febrero de 2013.

<sup>24</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 26 de junio de 2008.

<sup>25</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 25 de octubre de 2001.

<sup>26</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 20 de febrero de 2013.

- d. Por último, la **Asociación Automotriz del Perú**, encargada de gestionar las placas de rodaje; su actuación se legitima sobre el contenido del marco normativo que tiene por “objeto regular la Placa Única Nacional de Rodaje, como elemento de identificación vehicular durante la circulación de los vehículos por las vías públicas terrestres, estableciendo su clasificación y características, así como los procedimientos para su manufactura, obtención y expedición” (Decreto Supremo N° 17-2008-MTC).

Así, el numeral 17.1. señala que el “[...] Ministerio [Transportes y Comunicaciones], a través de la **Entidad Concesionaria**, entregará la Placa Única Nacional de Rodaje y la calcomanía holográfica de seguridad, una vez que se haya expedido la tarjeta de identificación vehicular y pagado los derechos administrativos correspondientes” (Decreto Supremo N° 17-2008-MTC modificado por el Artículo 1º del Decreto Supremo N° 043-2009-MTC<sup>27</sup>). Por lo que, mediante Convenio de fecha 11 de setiembre de 2009, el “Ministerio de Transportes y Comunicaciones encarga a la Asociación Automotriz del Perú, la manufactura de la Placa Única Nacional de Rodaje y su expedición a favor de los usuarios a partir del 01 de enero de 2010 con arreglo a las características, especificaciones técnicas y procedimientos establecidos” (Resolución Ministerial N° 882-2009-MTC-02).

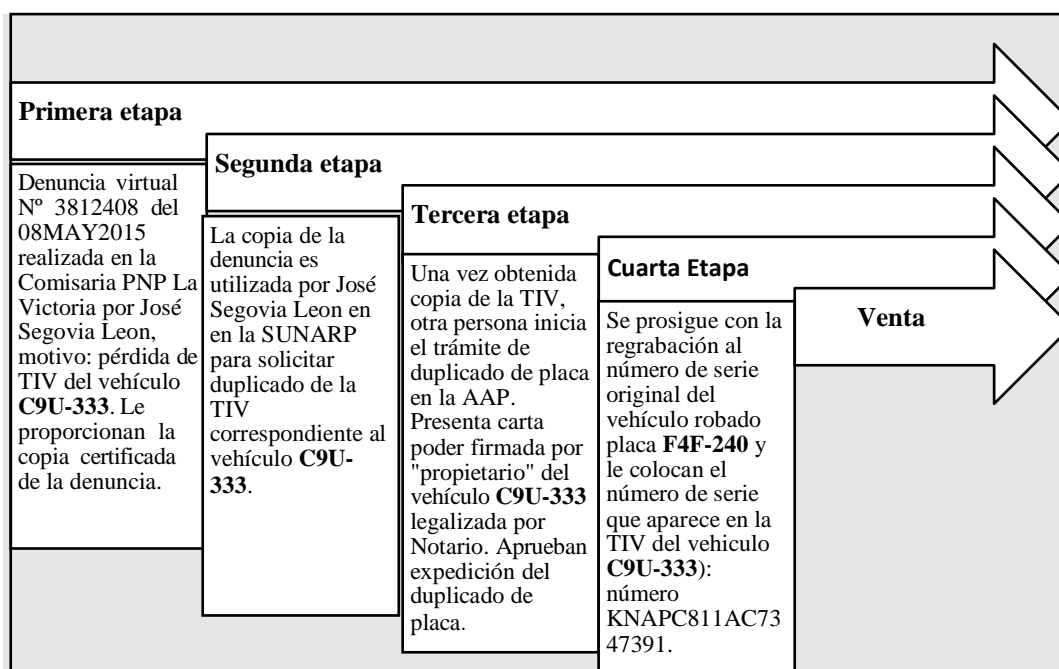
Ciertamente, hechos concretos (Tabla 9) testimonian que la “clonación” de un vehículo automotor, es una práctica delictiva que consiste en tomar los “códigos de identificación vehicular determinados y consignados por el fabricante del vehículo” (Decreto Supremo N° 058-2003-MTC) de un vehículo lícito registrado en la SUNARP y, sin conocimiento de su propietario, regrabarlo a otro de iguales características (marca, modelo, color y año) robado o hurtado. No sin antes, también de modo fraudulento conseguir el duplicado de placa de rodaje y tarjeta de identificación vehicular. Luego ofrecido en venta por debajo del precio de mercado y transferida su “propiedad” con la consiguiente inscripción del Título en la SUNARP con la nueva titularidad (Tabla 6).

---

<sup>27</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 18 de diciembre de 2009.



Tabla 9:  
**“Clonación” de vehículos: etapas.**



**Nota Fuente:** División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos PNP. Adaptación a partir de la Información del ATESTADO N° 039-2015-DIREICAJ PNP/DIRPIRV-DIE.G.3 del 01 de agosto de 2015.

Para este efecto, las organizaciones dedicadas a la comisión de estos ilícitos se distribuyen una serie de tareas o funciones contrarias a la ley de manera concertada y coordinada destinadas a la obtención de duplicado de placa de rodaje y TIV, y adquisición de SOAT. En el periodo de noviembre de 2014 a mayo de 2016 un grupo de la División de Investigaciones Especiales de la DIPROVE, logra identificar **cuatrocientos setenta y cinco** vehículos que habrían sido “clonados. Este caso es llevado a instancia del Ministerio Público.

Si no fuera suficiente la elevada cantidad de víctimas de robo y hurto de vehículos que por sí afecta a los agraviados. Resulta también que su perpetración genera grave afectación a terceras personas y entidades Gubernamentales y No Gubernamentales cuando el objeto de estos delitos es destinado a la “clonación”. Esta diversificación que se integra a los otros destinos (desmantelamiento, extorsión y uso en otros delitos) del vehículo robado o hurtado, es percibida por las organizaciones delictivas como una ventana de oportunidad para incrementar sus “beneficios económicos”, de ahí del incremento de esta secuela en los últimos años.

En la región policial Lima las denuncias por pérdida de placas de rodaje aumentó en el año 2014, respecto al año anterior. Este incremento de 15,056 a 24,189 resulta

correlacional al alarmante aumento de órdenes de búsqueda por proceso investigación (“clonación” de vehículos) generadas por la DIPROVE PNP con sede en Lima a partir del año 2014. Los esfuerzos desplegados por las entidades involucradas en la atención del presente problema, entonces se han tornado insuficientes

Por estas razones es que esta situación se ha problematizado como una “Alta incidencia del delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos) en la transferencia de vehículos automotores por compraventa en la ciudad de Lima”. Cuyas propuestas de solución e innovación se detallan en el siguiente capítulo como instrumentos para hacer frente una delincuencia cada vez mejor organizada y más capacitada.

## CAPÍTULO II

### LA PROPUESTA DE MEJORA

#### 3. Causas del Problema

Efectuado el análisis en cuestión, a continuación, se señalan tres condiciones que constituyen causas del problema planteado:

##### 3.1. Causa 1

#### **Ineficacia de la normativa jurídica que no obliga la gestión de certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas**

Un vehículo “clonado” es difícil de ser detectado a no ser por perito en identificación vehicular en la DIPROVE PNP. En este proceso el especialista constata la originalidad de los números de identificación, sus características físicas y autopartes con la documentación presentada. Luego, personal de procesamiento de datos, verifica la información plasmada en la Hoja de Expediente para Peritaje de Identificación Vehicular: consulta la placa de rodaje, número de serie o VIN y número de motor, en algunos casos incluso el número de producción, verifica también la hoja de expediente para peritaje de identificación vehicular con la documentación presentada por el solicitante, confronta la información en la Base de Datos PNP (ESINPOL) y Servicio en Línea (SUNARP-RPV, INTRASAT, ADUANAS, RENIEC y otros. Luego procede a la formulación del **certificado de identificación vehicular** donde queda plasmado el peritaje efectuado al vehículo automotor “**no cuestionado**”. La información queda registrada en el sistema informáticos de la PNP administrado por la DIPROVE. Luego de la firma de conformidad, el certificado queda expedito para su entrega al recurrente. Caso contrario, si el vehículo resulta “**cuestionado**” es decir “**clonado**”, el perito plasma su pronunciamiento técnico en un documento denominado Dictamen Pericial y lo pone a disposición de la División de Investigación para esclarecimiento por objeto de robo o hurto.

En la actualidad, este certificado en el ámbito de la SUNARP solo es requisito para trámite de “inscripción de cambio de motor de un vehículo, regrabación de motor y reconstrucción de antecedentes registrales o títulos archivados que se refieran a una inmatriculación y que no exista información en el índice del Registro de Propiedad Vehicular” (Resolución del Superintendente Nacional de los Registros Públicos N° 039-

2013-SUNARP-SN); mas no para una transferencia vehicular y posterior registro vehicular.

Esta deficiencia, que no obliga a los notarios y a la SUNARP contar con la información idónea, genera que malhechores incrementen con su accionar, la incidencia del delito de falsedad genérica y otros delitos concurrentes en agravio de personas que adquieren vehículos ofertados por debajo de los precios de mercado y que después resultan “clonados” o “lavados”. Sucesivo también es el incremento del robo de vehículos que muchas de las veces implican afectaciones a la vida o la salud de sus propietarios o conductores. La “clonación” de vehículos traen consigo al mismo tiempo, afectaciones a los reales propietarios del vehículo automotor que fue utilizado por la organización delincriminal como modelo o espejo para usurpar su identidad y trasladarla mediante sofisticados mecanismos al vehículo robado o hurtado.

Por lo tanto, como ya hemos expresado, el fenómeno delincriminal no crece en un entorno cualquiera; para que ello germine y se desarrolle, el sistema debe de tener condiciones de vulnerabilidad. La ineficacia de una normativa jurídica que no obliga la gestión de certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores, constituye entonces con certeza una de esas condiciones.

### **3.2. Causa 2**

#### **Deficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema**

La función de emitir certificados de identificación vehicular recae en la DIPROVE. Los peritos se apoyan en reactivos químicos, energía calorífica, también en la tecnología. La información generada queda registrada en el sistema informático de la policía administrada por su unidad especializada que combate el robo y hurto de vehículos. Esta pericia es realizada a solicitud de personas naturales o jurídicas con arreglo al Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) del Ministerio del Interior — Policía Nacional del Perú (MINISTERIO DEL INTERIOR 2017).

Resulta absurdo, que sabiéndose de la ineficaz normativa que no obliga al notario público considerar este certificado en un proceso de transferencia vehicular, tampoco existan canales virtuales que permitan compartir la valiosa información que como conocimiento tecnológico surge de ellos. Este conocimiento no compartido con

los actores del proceso de transferencia vehicular (SUNARP y Notario Público) y la sociedad, constituye el espacio que la criminalidad necesita. La de alcanzar sus nefastos objetivos en un contexto de factores facilitadores que la llevan a perfeccionar su actividad delictiva. La cantidad considerable de vehículos “clonados” en la red vial nacional y vías urbanas, así lo evidencia.

Situación como la descrita, es sintomática a la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021 al señalar que “[...] existen deficiencias en la prestación de los servicios públicos, las cuales terminan incidiendo negativamente en la percepción ciudadana sobre la gestión pública y el desempeño del Estado en el Perú” (Decreto Supremo N° 004-2013-PCM). Por otro lado, la DIPROVE en tiempos actuales de la era digital, aun hace entrega a los usuarios el certificado de identificación vehicular de forma física, haciéndolos retornar a su sede con la pérdida de tiempo que ello implica.

Es por escenarios como el descrito, que el Estado en su Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021, impulsa el gobierno electrónico.

Que alude al “[...] uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en los órganos de la administración pública para mejorar la información los servicios ofrecidos a los ciudadanos, orientar la eficacia y eficiencia de la gestión pública e incrementar sustantivamente la participación de los ciudadanos. Es una herramienta fundamental para la modernización de la gestión pública [...] permite impulsar el gobierno abierto (Decreto Supremo N° 004-2013-PCM).

No obstante, este avance normativo, en la DIPROVE el intercambio de información por canales virtuales con la sociedad y entidades comprometidas con el problema aun es deficiente.

En efecto, la DIPROVE —respecto a los certificados de identificación vehicular— hace deficiente uso de la tecnología para mejorar el servicio que ofrece e incrementar su eficiencia y transparencia. Esto es, no provee información de estos documentos en línea a la SUNARP y notarios públicos en el proceso de transferencia vehicular; en particular de aquellos con **placas duplicadas**, porque como ya se ha dicho, son elementos básicos de los vehículos “clonados”. Tampoco cuenta con un servicio en línea a través del portal institucional PNP que facilite una interrelación asertiva de acercamiento del Estado con el ciudadano.

### 3.3. Causa 3

#### **Carencia en el Manual de Procedimientos Operativos Policiales de un protocolo de actuación en comisarías frente a denuncias por pérdida o robo de placas de rodaje**

Las comisarías reciben constantes denuncias por pérdida o robo de placas de rodaje y TIV. Una determinada cantidad de ellas (se desconoce el número) es empleada por la delincuencia en el proceso de “clonación” de vehículos por constituir requisito para trámite de duplicado de los elementos de identificación señalados. Ocurre que estas denuncias que sirven a la “clonación”, constituyen denuncias falsas que sin mayor rigor profesional se plasman en los registros policiales. Ello se debe porque la Policía Nacional del Perú en su Manual de Procedimientos Operativos Policiales<sup>28</sup> no contempla un protocolo específico de actuación, entendido como un “conjunto de principios y prácticas” (Sherman 2012: 23), a ser ejecutado por sus integrantes durante el registro denuncias por pérdida o robo de placas de rodaje.

Para que ocurra el delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos), se ha dicho que participan sujetos con amplio conocimiento en alteración de los códigos de identificación vehicular (VIN, número de chasis o serie y número de motor) del vehículo robado o hurtado. En la cadena delictiva éstos facinerosos, son precedidos por otros que de manera concertada formulan las denuncias falsas con “cartas poder a favor de” que otorga el “propietario” del vehículo lícito para que en su representación se realice éste y otros trámites en otras entidades. Por una parte, en la SUNARP para obtener el duplicado de la TIV; y por otra parte, en la AAP para obtener el duplicado de las placas de rodaje. En el mismo sentido para lograr aparentar la formalidad en alguno de los casos, adquieren en los centros de ventas correspondientes los certificados SOAT.

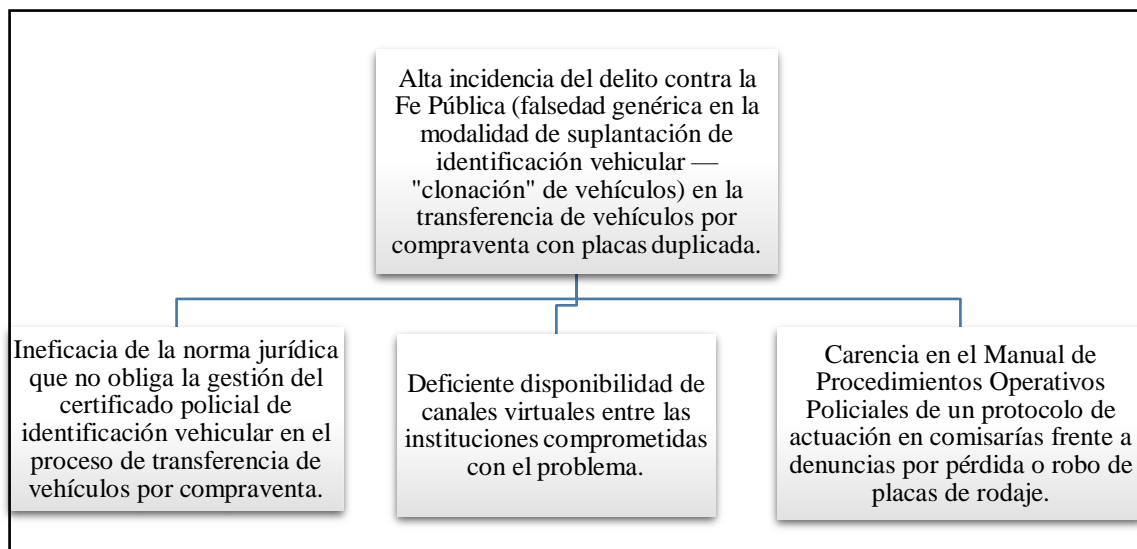
En la jurisdicción de la Región Policial Lima, en el año 2014 estas denuncias aumentaron en un 29.5%, respecto al año 2013; y el ámbito nacional en el periodo del 2013 — 2016 la dirección fue la misma en el orden del 122.38 % (Tabla 4). Estas

---

<sup>28</sup> Aprobado mediante Resolución Directoral N° 30-2013-DIRGEN/EMG del 15 de enero de 2013. Constituye una herramienta legal de trabajo que unifica y actualiza los criterios y procedimientos del personal de la Policía Nacional del Perú en su labor de asegurar el cumplimiento de la ley acorde con la normatividad vigente y nuevos escenarios que plantea la delincuencia en sus diversas manifestaciones.

denuncias son recibidas por personal policial en muchos de los casos sin los principios y conocimiento debido, suscitándose actuaciones sospechosas que favorecen el avance de la “clonación” de vehículos. La tabla 6 revela información de dos policías que recibieron —cada uno de ellos y de una sola persona a la vez—, **cincuenta y ciento catorce** denuncias por pérdida de placas de rodaje y tarjetas de identificación vehicular, correspondientes a igual cantidad de vehículos sin tener vinculación patrimonial. Otra deficiencia que se suscita es que tampoco se hacen conocer a la división o departamentos de prevención e investigación de robo de vehículos para que en el ejercicio de sus funciones adopten las medidas preventivas destinadas a combatir la “clonación” de vehículos.

Si por un lado, tenemos que un manual de procedimientos es un “documento descriptivo y de sistematización normativa, teniendo también un carácter instructivo e informativo y contiene en forma detallada las acciones que se siguen en la ejecución de los procesos generados para el cumplimiento de las funciones” (Vera 2012: 517). Por otro lado, la Policía Peruana no cuenta en su manual con un protocolo de actuación frente a la recepción de denuncias por pérdida o robo de placa de rodaje y tarjeta de identificación vehicular. Entonces, esta institución tutelar del Estado, se encuentra destinada a continuar con una actuación deficiente en su función de prevenir y combatir la comisión del delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos) y otros afines.



**Figura 7: Descripción del árbol del problema y sus causas.**  
Fuente: Elaboración propia.

#### 4. Transformación del árbol de problemas a medios

Al respecto, la Dirección General de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas en su guía general para identificación, formulación y evaluación social de proyectos de inversión pública, a nivel de perfil, nos dice que “los medios deben reflejar los cambios específicos que se espera alcanzar con las intervenciones previstas para lograr que se cumpla el objetivo central del proyecto. La forma más sencilla de definirlos es colocando en positivo las causas que originan el problema” (MEF 2014: 90). Por consiguiente, a continuación, se detallan los medios para las causas planteadas:

##### 4.1. Medio 1

#### **Eficacia de la norma jurídica que obliga la gestión de certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos por compraventa con placas duplicadas**

En la actualidad, este certificado no solo se gestiona para trámite en la SUNARP, para casos de “cambio de motor, [...] reconstrucción de antecedentes registrales o títulos archivados que se refieran a una inmatriculación y que no exista información en el índice del Registro de Propiedad Vehicular [...] y para regrabación de motor” (Resolución del Superintendente Nacional de los Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN). Sino también para la inscripción registral por transferencia de propiedad vehicular. El número de este certificado consta en el documento que da mérito a la inscripción; vale decir, en el acta notarial de transferencia vehicular por compraventa de vehículos automotores solo de aquellos con **placas duplicadas**<sup>29</sup>.

Este acierto, que obliga a los notarios contar con información del certificado de identificación vehicular (Figura 8) a través de la interoperabilidad, logra que el delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular- “clonación” de vehículos) y otros afines en agravio de personas que adquieren vehículos a precios ofertados por debajo del comercio formal y que resultan “clonados”, disminuya su incidencia. Por tanto, disminuye el robo y hurto de vehículos, como también se favorece la protección a la institucionalidad de la SUNARP y la AAP.

---

<sup>29</sup> Es que la “clonación” de vehículos objeto de robo o hurto necesariamente requiere de placa de rodaje duplicada. La base de datos de la PNP registró la cantidad de 24189, 26442 y 27924 denuncias a nivel nacional por pérdida de placa en los años 2014, 2015 y 2016. Por su parte la SUNARP, en el mismo ámbito y periodo de tiempo registró 497474, 525374 y 570471 transferencias en el Registro de Propiedad Vehicular.



Editar Certificado			
<b>Datos del Solicitante</b>			
Nro Certificado	20151201010028	Nro Expediente	23077
Tipo Propietario	Propietario		
Propietarios	ALVAREZ VILLAIZAN, ELIZABETH MILAGROS RAMIREZ GOICOECHEA, LUIS ENRIQUE		
Dirección	CALLE ANDALUCIA MZ. E, LT. 20, 2DO. PISO, URB. LA CAPILLA LA MOLINA		
<b>Datos del Vehículo</b>			
Placa Actual	B8G592/	Est. Placa	AUTENTICA-02
Año	2011	Clase	CAMIONETA RURAL
Motor	G4KEBU414155	Est. Motor	Original
Fecha Peritaje	01-12-2015	Otros colores	,S/DATO,S/DATO
Observaciones	LO		
CIP Perito	31302988-PEREZ VASQUEZ CESAR ALFREDO-SUB OFICIAL TC	Cargo Perito	PERITO RESPONSABLE
<b>Datos del Efectivo Policial</b>			
CIP Efectivo 1	218824-JIMENEZ CARRERA MARINO II-COMANDANTE PNP	Cargo Efectivo 1	JEFE DE UNIDAD DE APOYO TECNICO
CIP Efectivo 2	30673107-PAREDES VARGAS WILLY-SUB OFICIAL SUP. PNP	Cargo Efectivo 2	OPERADOR
<b>Registros Detalle</b>			
Descripción Asociada <input type="text"/> Archivo			
Examinar... Añadir			
Descripción Asociada			

**Figura 8. Información del certificado policial de identificación vehicular.**

Fuente: Oficina de Tecnología de Comunicación y Estadística de la DIPROVE PNP.

Es que los vehículos con identidad vehicular fraudulenta no son fáciles de detectar a no ser por perito en la materia. Solo el certificado de identificación vehicular determina la calificación de vehículo **“no cuestionado”** en especial de aquellos con **placas duplicadas**. Al tenor de lo anterior, el notario tiene la certeza de la legalidad del bien mueble a transferir, la SUNARP a optimizar su profesionalismo en la inscripción registral, el ciudadano la certidumbre de no ser engañado, y los integrantes de las organizaciones criminales a tener la seguridad sobre la voluntad firme del Estado para combatir el delito.

Esta norma jurídica genera un cambio importante en la lucha contra el robo y hurto de vehículos. La compleja cadena delictiva de “clonación” de vehículos que intenta desafiar la acción articuladora de los organismos comprometidos se encuentra venida a menos. La confianza colectiva y la fe pública se fortalece ante la actitud y acción gubernamental. Sin duda, formas nuevas de producir seguridad ciudadana que impulsan a reafirmar valores y mejorar la calidad de vida. En resumidas cuentas, la implantación de esta norma contrarresta la transacción de vehículos “clonados”.

#### 4.2. Medio 2

##### **Eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema**

La relación interorganizacional de la administración pública comprometida con el problema y la relación de la DIPROVE con la ciudadanía se caracteriza por un adecuado

uso de los recursos informáticos. La integración de los sistemas es resultado del compromiso de mejora de la gestión pública y modernización del Estado. Tal integración es impulsada hacia una óptima convivencia social y seguridad ciudadana.

En primer lugar, nos referimos a la interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular. Esto es, la utilización por la SUNARP y del notario de la información contenida en estos certificados gestionados en la DIPROVE. Al existir una norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia por motivo de compraventa del vehículo con placas duplicadas, el vendedor queda obligado a recurrir a la DIPROVE para que al vehículo en venta se le realice el peritaje. Si resulta “**no cuestionado**” se le formula el certificado. La información queda registrada en el sistema informático de la PNP administrado por la DIPROVE y consumida en línea por las otras entidades involucradas. Caso contrario, si resulta “**cuestionado**” es decir “clonado” no se entrega el certificado, sino sometido a investigación.

En segundo lugar, el funcionamiento de un servicio en línea a través del Portal Institucional de la Policía Nacional del Perú para visualización y/o impresión del certificado policial de identificación vehicular. Con este servicio el recurrente ya no retorna a la sede policial a recoger el certificado 24 horas después de su gestión o hasta 3 días conforme condiciona el TUPA como plazo para resolver. Lo imprime o visualiza desde cualquier ordenador en un lapso de 30 minutos posterior a la culminación del peritaje, con el ahorro de tiempo que este procedimiento significa.

Enfatizamos que en el proceso de transferencia vehicular el interesado no queda obligado a presentar el certificado físicamente en la Notaria. Esta información se encuentra a disposición de la SUNARP y por tanto del notario para su consumo, igual en un lapso de 30 minutos después de haber culminado el perito su procedimiento.

#### **4.3. Medio 3**

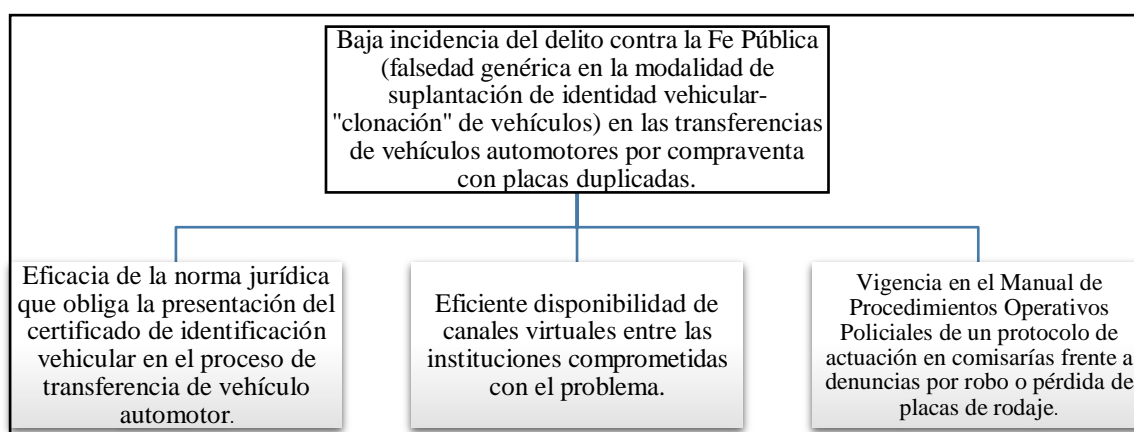
##### **Vigencia en el Manual de Procedimientos Operativos Policiales de un protocolo de actuación en comisarías frente a denuncias por pérdida o robo de placas de rodaje**

Un protocolo de actuación en comisarías frente a denuncias por pérdida o robo de placas de rodaje contemplado en el Manual de Procedimientos Operativos Policiales,

significa una buena práctica policial. Limita las distorsiones y decisiones arbitrarias que favorecen a sujetos que con pseudo carta poder legalizada otorgada por el “propietario” del vehículo, en su representación pretendan realizar la denuncia por pérdida o robo de placa y/o tarjeta de identificación vehicular.

Este protocolo, entre otras prescripciones, contempla que en la carta poder se consigne los números de teléfono del propietario para verificar la veracidad de la expedición del citado poder. Asimismo, prescribe verificar la boleta de venta o factura del notario que legaliza el documento. También al solicitar el recurrente, la copia certificada de la denuncia deberá presentar el voucher de pago al Banco de la Nación, corroborando el funcionario policial en el Sistema de Información Policial — ESINPOL la identificación de esta persona, imprimiendo el reporte de consulta de persona naturales que obrará en los archivos de la comisaria. Además, cuando se detecte que una persona en su condición de representante, solicita más de dos denuncias por pérdida de placa y/o tarjeta de identidad vehicular sin ser el propietario, inmediatamente comunicarán a la DIPROVE o similares en provincias, para su análisis e investigación.

Este conjunto de principios y prácticas expresado de manera metodológica, pero sencilla, permite un objetivo control institucional del cumplimiento. Igualmente contribuye a reforzar las aptitudes éticas, técnicas y legales del personal policial. En síntesis, su observancia canaliza los esfuerzos en el combate al robo y hurto de vehículos, cortando un eslabón importante de la cadena delictiva de “clonación” de vehículos automotores.



**Figura 9: Descripción del árbol de medios.**

Fuente: Elaboración propia.

## 5. Estructura de la solución

### 5.1. Selección de medios

La comercialización de vehículos automotores de segundo uso —bajo la apariencia de vehículos formales—, que provienen del despojo a sus propietarios mediante el robo o hurto, produce un alto costo a la institucionalidad de entidades relacionadas al problema, como también económico para compradores y terceros afectados (propietarios del vehículo legal tomado para crear el “clon”), con afectación incluso —en ocasiones— a la integridad física o vida de la víctima del robo. Contexto complejo que demanda una acción estatal distinta a la emprendida hasta ahora. Tudela nos dice que la búsqueda de seguridad ha cambiado.

Ésta se asocia a la necesidad de una visión integral de la realidad. Su materialización debe acontecer en un marco y contexto de mayor exigencia que antes, donde la forma de producir seguridad o la manera de reducir los riesgos y peligros es parte de un paradigma sociopolítico más amplio, en el cual la producción de la seguridad necesaria se asume como problema de derecho, de bien público y de calidad de vida; en particular en un escenario de modernidad y de una mayor conciencia sobre los riesgos y peligros actuales, en donde se desafían la eficacia y suficiencia de los sistemas públicos de seguridad (Tudela 2007: 4).

No tan distante con esta afirmación, Naser y Concha nos dicen por su parte que es bien conocida la relación entre buen gobierno y el desarrollo de los países, donde una variable es condición necesaria para la otra. Siendo entonces lo deseable contar con un desarrollo sostenible, para lo cual es indispensable que el gobierno integre los diversos stakeholders (involucrados), incorporando naturalmente a la sociedad civil organizada. Juega en este contexto —el gobierno electrónico—, un rol relevante para garantizar un uso estratégico de las tecnologías de información para que las instituciones en general usen y reutilicen la información diseminada por el gobierno en su propio beneficio y para colaborar con soluciones a diversos problemas del mismo gobierno y de la comunidad, entre ellos el de la seguridad<sup>30</sup> (2014: 11-31).

---

<sup>30</sup> Aunque no lo dicen taxativamente, los autores se refieren a la seguridad ciudadana, bien público del Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 16 propuesto por Naciones Unidas: “Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles”.

Por lo expuesto, conforme a tendencias actuales, la materialización de seguridad debe entonces acontecer en un marco y contexto de mayor exigencia que antes, donde la forma de producirla o la manera de reducir los riesgos y peligros debe ser desde un contexto sociopolítico más amplio. Ciertamente, pero no deja de ser válido también, conforme a experiencias vigentes (la bibliografía es abundante al respecto) el uso de la tecnología de la información y las comunicaciones en la coproducción de una seguridad más efectiva para la eliminación de amenaza a los bienes, integridad física y vida de las personas. Como también con propuestas normativas dentro del marco de la política pública de seguridad ciudadana.

En suma, para enfrentar este grave problema y conforme a lo expresado, hemos decidido seleccionar los medios que a continuación citamos:

- a. Eficacia de la norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas.
- b. Eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema:
  - ↓ Interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular.
  - ↓ Servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular.

## **5.2. Cambio innovador**

### **5.2.1. Definición de innovación en el sector público**

Sobre innovación en el sector público, la literatura especializada nos ofrece una diversidad de definiciones. Sin embargo, tratando de acotar un marco de referencia para los objetivos del presente trabajo, planteamos a continuación algunas de ellas. Así, por ejemplo, la publicación<sup>31</sup> *“La Innovación en la Gestión Pública”* (Zerillo 2014: 2), menciona las siguientes:

---

<sup>31</sup> Ensayo presentado en el XVII concurso del CLAD sobre Reforma del Estado y Modernización de la Administración Pública, Caracas, 2014.

La innovación exitosa en el sector público consiste en “la creación e implementación de nuevos procesos, productos, servicios y métodos de entrega que dan lugar y se traducen en mejoras significativas en los resultados de eficiencia, eficacia y calidad”.	<b>Mulgan y Albury (2003)</b>
La innovación en el sector público radica en “hacer algo diferente, de manera deliberada, con el fin de lograr ciertos objetivos o bien, cambios intencionados en el comportamiento, con un objetivo específico en mente. Con el fin de aprender e innovar, los actores deben interactuar con los demás, ya sea en organizaciones o a través de variadas fuentes de información, contacto y aprendizaje compartido”.	<b>Koch y Hauknes (2006)</b>

Por su parte la revista *Estado, Gobierno, Gestión Pública*<sup>32</sup>, alude otras donde la generación de nuevas ideas continúa siendo elemento sustancial en su definición (Ramírez-Alujas 2012: 12-13):

La innovación en el sector público, “debería ser definida en un sentido más amplio, como todo proceso de generación y aplicación de nuevas ideas capaces de mejorar la operatividad de las instituciones y elevar el nivel de vida de una sociedad”.	<b>Centro de Predicción Económica de España CEPREDE (2006)</b>
La definición más simple es que la innovación en el sector público apela a que las nuevas ideas funcionen en la creación de valor público. Las ideas tienen que ser, por lo menos en parte, nuevas (en lugar de sólo mejoras), tomadas en cuenta (en lugar de ser sólo buenas ideas) y útiles. Esta definición, por lo tanto, requiere que las innovaciones deben ser nuevas, estar implementadas y tener un impacto positivo en la creación de valor público.	<b>Geoff Mulgan (2007)</b>

Del mismo modo, en tiempos más recientes se han venido consolidando prácticas de innovación pública desde un paradigma sociopolítico más amplio. Así Nariñez plantea una mirada interesante al respecto.

Partimos del concepto de Innovación Pública que quiere decir ir más allá de la innovación gubernamental. Implica compromiso cívico que se expresa en términos colaborativos entre los funcionarios públicos, el sector privado, los ciudadanos y las organizaciones civiles para la co-creación de métodos, técnicas y habilidades, haciendo uso de las tecnologías de información y comunicación

<sup>32</sup> Revista Nº 19 del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile, (2012).

(Web 2.0). Vale la pena dejar claro que esta innovación debe apuntar a producir cambios en valores, actitudes, procesos y liderazgos que contribuyen a generar valor público. No hay duda que una parte importante de lo que hace el sector público es prestar servicios públicos relativamente estables. La innovación pública apuesta además de esto a una relación de colaboración entre actores gubernamentales, ciudadanos y actores económicos para el impulso de decisiones y políticas públicas que logren la producción y el mejoramiento del aprovisionamiento de los servicios públicos con nuevas soluciones. Visto de esta manera, los ámbitos de la innovación pública cubren fundamentalmente los aspectos de la política pública, la gestión pública, el gobierno relacional y las organizaciones cívicas en su nueva forma de gobernanza colaborativa. (Nariñez 2016: 1-5).

### 5.2.2. Tipos de innovación en el sector público

Al igual que la definición de innovación en el sector público, la literatura especializada nos depara también una tipología muy diversa y obliga a un ejercicio de reflexión mayor para determinar los lineamientos adecuados que conlleven al éxito de una gestión de innovación conforme a exigencias actuales.

<b>Taxonomía comparada sobre tipos, niveles y/o dimensiones de la innovación en el sector público (Ramírez-Alujas 2012: 18-19)</b>		
<b>Tipología de la innovación Windrum (2008) *</b>	<b>Dimensiones de la innovación Hartley (2006) **</b>	<b>Niveles de innovación Mulgan y Albury (2003)</b>
<b>1. Innovación en los servicios:</b> Introducción de un nuevo servicio o una mejora de la calidad en un servicio existente.	<b>1. Innovación en productos:</b> Nuevos productos.	<b>1. Innovaciones Incrementales:</b> Representan cambios menores a los servicios o procesos existentes. La mayoría de las innovaciones visibles son de naturaleza incremental, no atraen la atención del público (incluso pasan desapercibidas) y rara vez cambian el cómo las organizaciones se estructuran o las relaciones dentro de ellas. Sin embargo, son fundamentales para la consecución de mejoras, porque contribuyen con pequeños pero continuos cambios en la entrega de servicios, apoya la adaptación de éstos a las necesidades individuales y locales y supone una mejor relación calidad/costes de provisión.

<p><b>2. Innovación en la prestación de servicios:</b> Alteraciones o cambios en las formas de proveer servicios públicos.</p>	<p><b>2. Innovación en servicios:</b> nuevas formas de prestación de servicios a los usuarios.</p>	<p><b>2. Innovaciones Radicales:</b> Menos frecuentes, incluyen el desarrollo de nuevos servicios o la introducción de formas radicalmente nuevas de hacer las cosas en términos de procesos de organización o de prestación de servicios hacia los ciudadanos, manteniendo sin cambios la dinámica del sector.</p>
<p><b>3. Innovación administrativa y/o de organización:</b> Cambios en las estructuras organizativas, en las prácticas de gestión y en las rutinas con las que el personal de “ventanilla” entrega servicios (<i>front office</i>) y/o el personal de apoyo presta soporte a dichas acciones (<i>back office</i>).</p>	<p><b>3. Innovación en los procesos:</b> Nuevas formas de diseño de procesos en la organización;</p>	<p><b>3. Innovaciones Sistémicas o Transformacionales:</b> Son raras y escasas ya que estas, a menudo impulsadas por la aparición de nuevas tecnologías, dan lugar a nuevas estructuras en la fuerza de trabajo y nuevas formas y tipos de organización, transformando sectores enteros, y cambiando dramáticamente las relaciones inter-organizacionales y el desempeño general. Suponen cambios fundamentales en los entornos organizativo, social y cultural.</p>
<p><b>4. Innovación conceptual:</b> Desarrollo de nuevas visiones o enfoques que desafían los supuestos que sustentan los productos, servicios, procesos y formas de organización existentes. Puede ocurrir en todos los niveles y conlleva la introducción de cambios en la estrategia y modelos de gestión.</p>	<p><b>4. Innovación en la posición:</b> Nuevos contextos o usuarios;</p>	
<p><b>5. Innovación en las políticas:</b> Cambios en el pensamiento o las intenciones asociadas al comportamiento (bajo un sistema de creencias) cuyo impacto se observa en modificaciones en las políticas públicas, nuevos programas y reformas, etc.</p>	<p><b>5. Innovación estratégica:</b> Nuevas metas o propósitos de la organización.</p>	
<p><b>6. Innovación sistémica:</b> Nuevas o mejoradas formas de interactuar con otras organizaciones y fuentes de conocimiento.</p>	<p><b>6. Innovación en los acuerdos de gobernanza:</b> Nuevas formas de participación de los ciudadanos y las instituciones democráticas.</p>	
	<p><b>7. Innovación retórica:</b> Nuevo lenguaje y nuevos conceptos.</p>	



(\*) Respecto a la clasificación, se sostiene que los tres primeros tipos han sido desarrollados de forma similar en el sector privado, pero los últimos tres pueden asociarse de manera más particular al investigar el fenómeno en el sector público.

(\*\*) En la práctica, en cualquier innovación particular es probable que no se tengan claros los límites del sistema y así puede abarcar más de una dimensión a la vez.

<b>Taxonomía de la innovación pública (Rey 2017)</b>	
<b>Subdividida en dos grandes ámbitos</b>	<b>Clasificación en tipos</b>
<p>1. <b>Servicios a la ciudadanía:</b> Creación y mejora de políticas, productos y servicios de impacto directo en la ciudadanía.</p> <p>2. <b>Procesos internos:</b> Mejora de procesos y políticas de gestión internas dentro de la administración.</p>	<p><b>1. De servicios (<u>servicios</u>):</b> Creación o mejora de <u>servicios públicos</u>. Se crea o mejora el “<i>producto</i>” final que recibe y percibe la ciudadanía.</p> <p><b>2. De procesos (<u>flujos</u>):</b> Cambios en los <u>flujos de los procesos</u> que transforman el modo en que se trabaja internamente.</p> <p><b>3. De cultura y gestión del personal público (<u>personas</u>):</b> Cambios en las políticas de <u>gestión de las personas</u> que trabajan dentro de la Administración para mejorar su actitud y aptitud.</p> <p><b>4. Organizativa (<u>estructuras</u>):</b> Modificaciones en los organigramas, las estructuras organizativas y los modelos de liderazgo.</p> <p><b>5. De marco administrativo interno (<u>normas</u>):</b> Modificaciones en el marco regulatorio administrativo interno para simplificar procesos y liberar la creatividad en el funcionariado.</p> <p><b>6. De políticas públicas (<u>legislación</u>):</b> Cambios en la producción legislativa y en el diseño de políticas públicas.</p>

**Tipología de Innovación (LTCPROJECT & Universidad Adolfo Ibáñez 2012: 15-16-124)**

<b>Ámbito en el que se aplica (relevante para apreciar las tendencias y limitaciones en el sector público)</b>	<b>En relación a su impacto o alcance (nivel de cambio que genera en la organización que la impulsa)</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Modelo de generación de valor:</b> Diseños de las lógicas de aportación de valor de la institución.</li> <li>2. <b>Procesos:</b> En las fases que posibilitan el funcionamiento de la institución.</li> <li>3. <b>Servicios:</b> Portafolio de oferta para los usuarios</li> <li>4. <b>Canal:</b> La manera como se conecta la oferta con los usuarios.</li> <li>5. <b>Gestión de la innovación:</b> Gestión de la innovación.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Innovación incremental:</b> Se basa en la incorporación de mejoras en un servicio, proceso o producto ya existente con el objetivo de aumentar su funcionalidad y/o mejorar su eficiencia. La diferencia entre los procesos de mejora continua y la innovación incremental radica en el nivel de riesgo que asumen.</li> <li>2. <b>Innovación radical:</b> Aquella que genera un cambio importante en la administración, a través de la incorporación de nuevas metodologías o tecnologías que lo posibilitan. Hace referencia a la creación de una nueva categoría de producto o servicio, en el marco de un modelo o de unas reglas ya existentes. Un ejemplo podría ser la reformulación del transporte urbano de una ciudad (Transmilenio en Bogotá).</li> <li>3. <b>Innovación disruptiva:</b> Supone una ruptura con las reglas de juego de una determinada área, plantea una fuerte discontinuidad con lo existente, un cambio en las reglas del juego en la que opera el servicio y cómo este se entrega a los ciudadanos. Esta transformación profunda repercute en la modificación de los hábitos del usuario. Ejemplos de este tipo de innovación podrían ser la generación de un organismo para potenciar la innovación públicz (Mind Lab en Dinamarca).</li> </ol>

**5.2.3. Eficacia de la norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículo por compraventa con placas duplicadas**

Este cambio es innovador porque generará un cambio importante en la lucha contra el robo y hurto de vehículos automotores. La norma jurídica solo es la expresión

colectiva que entiende necesaria la presente intervención regulatoria ante la complejidad de la cadena delictiva destinada a la “clonación” de vehículos que ha desafiado la suficiencia e insularidad de los organismos gubernamentales comprometidos y los ha rebasado. La confianza colectiva y la fe pública se refuerza ante la actitud y acción articuladora interorganizacional de las instituciones comprometidas. Sin duda, formas nuevas de producir seguridad ciudadana, que trae consigo además la reafirmación de otros valores.

Papel importante cumplen los medios de comunicación al propalar reportajes<sup>33</sup> sobre el problema de “clonación” de vehículos. Expresan entre líneas medidas preventivas y sugerencias para acabar con este flagelo. En estos espacios los funcionarios de los organismos responsables imparten recomendaciones y se comprometen en ser más eficaces. El ciudadano (víctima) exige a las autoridades capacidad efectiva y con la narración de su infeliz experiencia cumple a su vez con el papel de colocar el problema en agenda. Todos ellos de modo tácito ayudan a coproducir propuestas innovativas como la presente disposición normativa. Participa además en este proceso de coproducción la entrevista a un representante del Notariado Público que expresa su acuerdo con la necesidad de un cambio importante a través de una norma regulatoria innovativa como la presente.

El caso es que, esta norma jurídica constituye la reformulación de la lucha contra el robo y hurto de vehículos automotores, hacia un desarrollo de la comunidad con mejores niveles de vida. Su efectividad se garantiza por emerger también de un entorno de reglas vigentes<sup>34</sup> relacionadas al problema de “clonación” de vehículos, pero no efectivas por la deficiente articulación de los organismos competentes.

---

<sup>33</sup>Ver: <http://www.americatv.com.pe/sos-america/clonacion-autos-conoce-nueva-modalidad-que-usan-delincuentes-noticia-49323>, <https://www.youtube.com/watch?v=BRTxyLomBy4&t=350s>,  
<https://www.youtube.com/watch?v=f7RwCKvULkg>, <https://www.youtube.com/watch?v=7qoJqjROMug>,  
<https://www.youtube.com/watch?v=lqQKIEo-QqE&t=65s>, <https://www.youtube.com/watch?v=DX6DkGibqh0>,  
<http://www.atv.pe/actualidad/descubrimos-opera-mafia-clonadores-autos-300327>

<sup>34</sup> Por un lado, el Decreto Legislativo N° 1214, que dicta medidas para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores, dice en su Artículo 5° —sobre la transferencia de vehículos— que la Policía Nacional del Perú, a través de la DIPROVE, facilitará en su plataforma de interoperabilidad electrónica, el acceso gratuito a consultas en línea, a través de un aplicativo web para verificar la situación de los vehículos en los registros policiales. También, para contribuir con la transferencia segura de los vehículos, los ciudadanos podrán consultar en línea dicho aplicativo. Por otro, el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú (Decreto Supremo N° 026-2017-IN), en su artículo 192° dice que la DIPROVE tiene como función emitir peritajes técnicos - vehiculares con fines de identificación, para efectos de transacciones de compra y venta de vehículos usados en el marco de la prevención e investigación del delito de su ámbito de competencia.

Es que al amparo de la falta de una norma jurídica que obligue la presentación del certificado de identificación vehicular en un proceso de transferencia, en tiempo actual, estas reglas se tornan imposible de cumplirse. Para que se entienda, la explicación la planteamos en forma de pregunta y respuesta: respecto al artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1214 ¿Qué información facilitaría la DIPROVE a través de la plataforma de interoperabilidad para verificar la situación de los vehículos en los registros policiales en procesos de transferencia, si éstos no se encuentran obligados a su peritaje? La respuesta: nada. Y respecto al artículo 192, inciso 21 del Decreto Supremo N° 026-2017-IN, Reglamento de la Ley de la PNP ¿La DIPROVE, a quien emitiría peritajes técnicos - vehiculares con fines de identificación, para efectos de transacciones de compra y venta de vehículos usados en el marco de la prevención de robo de vehículos, si igualmente los interesados no se encuentran obligados a su realización? La respuesta: nadie.

Por ello proponemos una norma jurídica que obligue la gestión del certificado de identificación vehicular para efectos de la inscripción registral, cuyo número deberá constar en el acta notarial de transferencia vehicular, con la salvedad que solo regirá para vehículos automotores con **placas duplicadas**<sup>35</sup>. Mejor dicho, el comprador tiene la certeza de la legalidad del vehículo que compra y el Notario la convicción de legitimar una transacción idónea. La propuesta garantiza su eficacia al amparo del Decreto Legislativo N° 1246<sup>36</sup>, Decreto Legislativo N° 1214<sup>37</sup> (artículo 5°), Decreto Supremo N° 004-2013-PCM<sup>38</sup> y Decreto Supremo N° 026-2017-IN<sup>39</sup> (artículo 192°, inciso 21). Los notarios públicos a través del servicio en línea de la SUNARP consumirán la información contenida en los certificados de identificación vehicular través de la interoperabilidad, vale decir los usuarios no quedan obligados a presentar materialmente dicho documento. Además, con la implementación de un servicio público en línea a través del portal institucional para visualizar y/o imprimir dicho certificado, la innovación constituye una propuesta integral.

---

<sup>35</sup> Es que la “clonación” de vehículos objeto de robo o hurto necesariamente requiere de placa de rodaje duplicada. La base de datos de la PNP registró la cantidad de 24189, 26442 y 27924 denuncias a nivel nacional por pérdida de placa en los años 2014, 2015 y 2016. Por su parte la SUNARP, en el mismo ámbito y periodo de tiempo registró 497474, 525374 y 570471 transferencias en el Registro de Propiedad Vehicular.

<sup>36</sup> Decreto Legislativo que aprueba diversas medidas de simplificación administrativa. Publicado en el Diario el Peruano el 10 de noviembre de 2016.

<sup>37</sup> Decreto Legislativo que dicta medidas para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores. Publicado en el Diario Oficial El Peruano, el 24 de setiembre de 2015.

<sup>38</sup> Decreto que aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública. Publicado en el Diario Oficial El Peruano, el 09 de enero de 2013.

<sup>39</sup> Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú. Publicado en el Diario Oficial El Peruano, el 15 de octubre de 2017.

Por cierto, Musgrove también nos dice que corregir la ignorancia no es una cuestión de contarle a la gente algo nuevo, sino de cambiar creencias y conductas. Los casos puros de ignorancia, donde el simple hecho de que se les cuente algo es suficiente para afectar el comportamiento de la gente, son probablemente raros. Cuando un mejor conocimiento por sí solo no lleva a un cambio de conducta, la regulación o los mandatos se pueden justificar aun cuando implican una intervención más intrusiva o coercitiva (1996: 18).

Por lo consiguiente, la propuesta de modificación del Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular (Resolución del Superintendente Nacional de Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN), es como sigue:

<p><b>Propuesta de artículo</b></p>	<p>Artículo__: Modifíquese al artículo 67° de la Resolución de Superintendencia Nacional de los Registros Públicos N° 039-SUNARP-SN que aprueba el Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular; quedando como sigue:  “Artículo 67°.- Contenido del acta de transferencia notarial.  Para efectos de la inscripción registral, en el acta notarial de transferencia vehicular deberá constar como mínimo:  a) Los datos de identificación de los contratantes o sus representantes, así como su estado civil, tipo y número de documento de identidad, cuando corresponda.  <b>b) El número del certificado policial de identificación vehicular expedido por la DIPROVE o entidad equivalente, solo para aquellos vehículos con placa de rodaje duplicada.</b>  c) El acto jurídico mediante el cual transfiere la propiedad del bien.  d) La Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo materia de transferencia, si tuviere; o el número de serie y el número de motor del vehículo.  e) El precio y la forma de pago o la valorización del vehículo, según corresponda.</p>
<p><b>Objetivo de la medida (finalidad de la medida propuesta)</b></p>	<p>Combatir la alta incidencia del delito contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular-“clonación” de vehículos) en la transferencia de vehículos por compraventa con placas duplicadas. Entre otros requisitos en el acta notarial de transferencia vehicular constará la gestión del certificado de identificación vehicular, documento donde queda plasmado el peritaje efectuado al vehículo “no cuestionado”.</p>
<p><b>Justificación de la necesidad de implementar la medida</b></p>	<p>En nuestro medio el delincuente roba o hurta un vehículo para desmantelarlo, extorsionar o cometer otro delito. Si no fuera suficiente la elevada cantidad de víctimas de robo y hurto de vehículos que por sí solo afecta de modo directo su despojo. Resulta también que la perpetración de estos hechos punibles genera una secuela de afectación a terceros cuando el objeto del delito es destinado a la “clonación”, lo que hace aún más pernicioso este flagelo. Esta diversificación que se integra a las otras modalidades ya conocidas, es percibida por las organizaciones delictivas como</p>

	<p>una ventana de oportunidad para incrementar sus delitos por lo sofisticado de sus mecanismos que hacen difícil la detección del vehículo robado y en consecuencia su recuperación, pese a los esfuerzos de los funcionarios de la policía especializada.</p> <p>A continuación, se detallan estas otras afectaciones que de manera indirecta ocasiona este problema:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↓ Ciudadanos que son intervenidos por la policía abordando sus vehículos de segundo uso adquiridos en transacción comercial, y que en los hechos “no son propietarios de sus vehículos”, por ser “clonados”; cuya procedencia resultan ser vehículos objetos de robo o hurto. Este vehículo es devuelto por la policía bajo la dirección jurídica del Ministerio Público a su legítimo propietario.</li> <li>↓ Ciudadanos que le son quitados la titularidad y poder de disposición de sus vehículos automotores aun cuando se encuentran bajo su dominio. Se sorprenden cuando deciden vender sus vehículos automotores y acuden a las notarías con el comprador a formalizar su transacción y transferencia. Se encuentran impedidos de hacerlo porque la titularidad ya no les corresponde por haber sido “vendido”. Esto se explica porque la organización delictiva ha procedido a celebrar la transferencia legítima del vehículo “clonado” ante notario público.</li> <li>↓ Ciudadanos que son notificados por el Servicio de Administración Tributaria de Lima (SAT) por tener su vehículo orden de captura al mantener deuda tributaria en estado coactivo (papeletas y multas administrativas por infracción a la legislación de tránsito) pendientes de pago. Sorprende a los titulares jamás haberse desplazado con su vehículo por los lugares anotados en las papeletas.</li> <li>↓ Vehículos “clonados” que son utilizados para cometer otros delitos, involucrando a los propietarios de los vehículos legales que fueron tomados como referencia para apropiarse de su identidad vehicular.</li> <li>↓ La policía emite orden de búsqueda del vehículo “clonado” por “proceso de investigación”. En el proceso de búsqueda resulta intervenido el vehículo original. Este accionar genera inconvenientes a los reales propietarios, más aún cuando esto ocurre al interior del país.</li> </ul>
--	---

Por cierto, el marco de referencia para diseñar el presente cambio innovador, corresponde al tipo de *innovación radical* (por la forma radical nueva de hacer las cosas en términos de prestación de servicios hacia los ciudadanos, manteniendo sin cambios la dinámica institucional). La taxonomía comparada sobre tipos, niveles y/o dimensiones de la innovación en el sector público elaborada por Ramírez-Alujas 2012, con la tipología diseñada por LTCPROJECT & Universidad Adolfo Ibáñez 2012, constituye base conceptual para esta afirmación.

#### **5.2.4. Eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema**

Este cambio es innovador porque complementa y potencia desde una atmósfera de consenso interinstitucional la implantación de la norma jurídica que obliga la gestión del certificado de identificación vehicular en el proceso de transferencia vehicular por compraventa. Este impulso se concreta en un escenario favorable a la articulación de las entidades comprometidas con el problema para el logro de los propósitos nacionales.

Se sabe que la concretización de la seguridad es un bien público de necesidad prioritaria en la vida cotidiana. También que el uso de la tecnología en sí misma no constituye innovación. No obstante, cuando la tecnología de la información se organiza articulada a otras dimensiones para hacer efectiva la satisfacción de necesidades sociales, si es innovativa. Según Zerillo, las TICS se constituyen en un medio para la promoción del buen gobierno.

Por lo que su uso inteligente requiere, en primer lugar, que las autoridades diseñen políticas de gestión y definan objetivos claros en relación con su utilización y orienten en ese sentido los esfuerzos de los actores dentro del gobierno; en segundo lugar, que se promueva a nivel de las autoridades políticas, funcionarios públicos y ciudadanía en general la percepción de que las TICS pueden constituir excelentes aliadas para democratizar la gestión pública, al facilitar la conexión entre ciudadanos y gobierno (Zerillo 2014: 19).

Por lo tanto, la interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular y el servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de este certificado, constituyen a nivel de policía la introducción de formas radicalmente nuevas de hacer las cosas en términos de prestación de servicios con un concepto claro de buen gobierno<sup>40</sup>. De ahí que contextualizamos el presente cambio innovador en el marco de la tipología, como cambio radical.

---

<sup>40</sup> Para Patricio Tudela, la noción de “buen gobierno” representa un imperativo del desarrollo sustentable. Dicha noción remite a la capacidad de ejercer la autoridad al interior de una sociedad de manera eficaz, honesta, equitativa y sujeta al escrutinio público, en el respeto a los derechos individuales en un contexto democrático. En *Sociedad y Policía: Desarrollo y retos de la función policial en las democracias latinoamericanas*. Consulta: 01 de marzo de 2018 (<http://docplayer.es/20220684-Sociedad-y-policia-desarrollo-y-retos-de-la-funcion-policial-en-las-democracias-latinoamericanas.html>).

#### 5.2.4.1. Interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular

Constituye la capacidad de los sistemas informáticos de la PNP y la SUNARP para intercambiar la información contenida en el certificado policial de identificación vehicular gestionado por la unidad especializada de la PNP y consumida por la entidad registral para efectos de la inscripción registral vehicular en base al acta notarial de transferencia por compraventa de vehículos automotores con **placas duplicadas** en el marco de las medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores (entre ellos el de falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos).

##### a. Marco normativo

- ↓ Decreto Supremo N° 083-2011-PCM. Crea la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE) para la implementación de servicios públicos en línea, por medios electrónicos y el intercambio electrónico de datos entre entidades del Estado a través de internet, telefonía móvil y otros medios tecnológicos disponibles.
- ↓ Decreto Legislativo N° 1246. Promueve la interoperabilidad entre instituciones del Estado para beneficio del ciudadano.
- ↓ Decreto Legislativo N° 1214. Dicta medidas para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores. El numeral 5.1 señala que la Policía Nacional del Perú, a través de su unidad especializada, facilitará en su plataforma de interoperabilidad electrónica, el acceso gratuito a consultas en línea, a través de un aplicativo web para verificar la situación de los vehículos en los registros policiales.
- ↓ Decreto Supremo N° 026-2017-IN<sup>41</sup>, Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú. En su artículo 192<sup>o</sup>, numeral 21 se le asigna a la DIPROVE emitir peritajes técnicos - vehiculares con fines de identificación, para efectos de transacciones de compra y venta de vehículos usados.

---

<sup>41</sup> Publicado en el Diario Oficial El Peruano, el 15 de octubre de 2017.



## **b. Escenario**

El escenario de la interoperabilidad supone que la gestión del certificado de identificación vehicular se lleva a cabo en la DIPROVE PNP y la interconexión con la SUNARP se realiza utilizando Ipv4 y planeando su futura migración para Ipv6. En ese contexto el recurrente para realizar una transferencia de vehículo automotor por compraventa recurre a una notaría y no queda obligado a presentar el certificado en forma física en razón que la información contenida en este documento estará interconectada con la SUNARP, y por intermedio de ésta, con el Notariado Público, quienes tendrán la información en solo 30 minutos luego de culminado el peritaje (apéndice 2 y 3).

## **c. Aspecto conceptual**

### **↓ Concepto de interoperabilidad**

En la página web Red de Transparencia y Acceso a la Información, se conceptualiza a la interoperabilidad como la habilidad necesaria para que organizaciones y sistemas diversos puedan interactuar con objetivos consensuados y comunes, además de tener como habilidad común la persecución de beneficios mutuos (Secretaría de Estado de Cultura del Gobierno de España: 2014).

### **↓ Dimensiones de Interoperabilidad**

Conforme a la misma publicación, consideramos las siguientes dimensiones:

#### **Interoperabilidad técnica**

Referida a la garantía de que los componentes tecnológicos están preparados para la colaboración. Es la dimensión que debe permitir mecanismos comunes de transferencia de datos (Secretaría de Estado de Cultura del Gobierno de España: 2014).

### **Interoperabilidad semántica**

Referida a la garantía de que el significado de la información puede ser entendida por cualquier aplicación. Es la dimensión que habilita a los sistemas a combinar la información de fuentes externas y procesarla adecuadamente (Secretaría de Estado de Cultura del Gobierno de España: 2014).

### **Interoperabilidad organizativa**

Referida a la garantía de colaboración de las organizaciones que desean intercambiar información. Es la dimensión que asegura la coordinación y alineamiento de los procedimientos que intervienen en la provisión de servicios (Secretaría de Estado de Cultura del Gobierno de España: 2014).

### **Interoperabilidad en el tiempo**

Referida a la garantía de interacción entre elementos que correspondan a diversas oleadas tecnológicas. Es la dimensión que asegura la adecuada recuperación y conservación de la información en soporte electrónico (Secretaría de Estado de Cultura del Gobierno de España: 2014).

## **↓ Levels Of Information Systems Interoperability (LISI)**

### **Fundamentos**

El desarrollo de LISI comenzó en 1993, inicialmente por la Corporación MITRE, y finalmente por DoD C4ISR Architecture Working Group (AWG) del IEEE en 1988. Como objetivo evalúa el nivel de interoperabilidad de un sistema en estudio (BUENO DE LA FUENTE 2008: 38-43).

Según Bueno De la Fuente (2008), para poder lograr un nivel de interoperabilidad técnica, se establece niveles progresivos, teniendo como objetivo lograr una compatibilidad para la comunicación de los

sistemas interconectados. En segundo lugar para obtener un nivel operativo debemos estudiar el modelo de los datos para un correcto intercambio de información.

LISI establece cinco niveles para estudiar la madurez de la interoperabilidad, así mismo estos se miden a través de atributos conocidos como PAID, Procedures (procedimientos), Applications (Aplicaciones), Infrastructure (Infraestructura) y Data (Datos).

### **Paradigma PAID**

Bueno De la Fuente nos explica de manera sencilla lo relacionado con el paradigma PAID:

**Procedimientos:** Estos atributos se centran en la misión, estándares, doctrinas y arquitecturas. **Aplicaciones:** Estos atributos se centran en componentes de software. **Infraestructura:** Estos atributos se centran en hardware, sistemas de comunicación, redes, seguridad informática y servicios web. **Datos:** Estos atributos se centran en formatos de textos, y estilos de los mismos (2008, 38-43).

### **Niveles de interoperabilidad**

Los niveles de interoperabilidad se relacionan por la manera en que los distintos sistemas se conectan y por las características de los atributos del Paradigma PAID, Bueno de la Fuente nos detalla cada nivel de Interoperabilidad respecto al PAID:

#### **NIVEL 0. AISLADA: SIN CONEXIÓN**

**Procedimientos:** No se puede compartir información con otros sistemas. **Aplicaciones:** Los sistemas están aislados. **Infraestructura:** El intercambio de datos es mediante medios físicos. **Datos:** los datos tienen dueño.

#### **NIVEL 1. CONECTADA: CONEXIÓN ELECTRÓNICA, DATOS Y APLICACIONES SEPARADOS.**

**Procedimientos:** las políticas de cambio son de nivel local. **Aplicaciones:** JTA (Java Transaction API). **Infraestructura:**

conexiones simples tipo peer-to-peer. Datos: informes simples y gráficos.

**NIVEL 2. FUNCIONAL: FUNCIONES COMUNES MÍNIMAS, DATOS Y APLICACIONES SEPARADOS.**

**Procedimientos:** programas individuales. **Aplicaciones:** automatización de escritorio e intercambio de datos estructurados. **Infraestructura:** interacción de los sistemas mediante LAN (TCP/IP). **Datos:** estructuras de datos en aplicaciones individuales.

**NIVEL 3. DOMINIO: DATOS COMPARTIDOS, APLICACIONES SEPARADAS.**

**Procedimientos:** interacción de dominio en varias áreas geográficas, pero en un área funcional. **Aplicaciones:** basadas en trabajos en grupo. **Infraestructura:** uso de internet. **Datos:** representan un dominio particular.

**NIVEL 4. EMPRESARIAL: MANIPULACIÓN INTERACTIVA, DATOS Y APLICACIONES COMPARTIDAS.**

**Procedimientos:** procedimientos a nivel de empresa. **Aplicaciones:** información distribuida. **Infraestructura:** topologías multidimensionales. **Datos:** entendimiento de los datos en distintas áreas (2008, 38-43).

**Implementación del modelo LISI en la arquitectura de sistemas de información entre PNP y SUNARP**

Según la actual arquitectura de sistemas de información entre la PNP y SUNARP, se puede afirmar que hasta el momento se encuentra en el nivel 0 o Aislado, conforme se describe:

- **Procedimientos, Aplicaciones, Infraestructura y Datos**  
En la actualidad, no existe medio de comunicación para validación del certificado policial de identificación vehicular, por ende, no existe ningún intercambio de datos.

#### d. Descripción del proyecto propuesto

##### ↓ **Modelo de interoperabilidad actual: nivel aislado**

Los sistemas de expedición de certificado policial de identificación vehicular de la PNP y el sistema de transferencia de vehículos automotores de la SUNARP siguen actualmente un modelo de interoperabilidad de nivel aislado, debido a que no existe una conexión directa entre estos sistemas para el intercambio de información, donde la PNP provea información a la SUNARP respecto a la información contenida en estos certificados.

##### **Requisitos de interoperabilidad a nivel aislado**

- **Acuerdos Técnicos:**

- ✓ **Representación de datos (formatos):** se debe estandarizar los tipos de datos que se intercambiara mediante las plataformas.
- ✓ **Funcionalidades de intercambio:** se debe estandarizar mecanismos básicos de ingreso de recursos de otras plataformas.

- **Acuerdos Sintácticos**

Las instituciones deben reconocer e interpretar la información (esquema de metadatos) asociada al certificado policial de identificación vehicular

- **Acuerdos semánticos**

Las instituciones deben de estandarizar el concepto de los esquemas de metadatos asociadas al certificado policial de identificación vehicular.

### **Flujo de contenido actual: nivel aislado**

Actualmente, no existe transferencia de datos entre las distintas plataformas.

Actualmente las personas recurren a la PNP para poder obtener un certificado de identificación vehicular y este documento no puede ser verificado en línea.

Mediante este estudio se propone como una medida de solución implantar una norma legal que permita que el certificado en mención sea un requerimiento obligatorio para el proceso de transferencia de vehículos automotores.

### **Limitaciones del contenido del nivel de interoperabilidad aislado**

Es evidente que el nivel de interoperabilidad actual (aislado) es un nivel muy básico, y según el modelo LISI no es eficiente para la solución propuesta.

Actualmente con el nivel aislado se detallan las siguientes limitaciones.

- ✓ Necesidad de implementar un medio de comunicación entre los dos sistemas de estudio para el intercambio de información.
- ✓ Implementar un servicio web que nos permita conocer la información que contiene un certificado policial de identificación vehicular.
- ✓ Así mismo implementar métodos de autenticación de usuario para el consumo del servicio web.

## ↓ Modelo de interoperabilidad propuesto: nivel funcional

### Necesidad de un nuevo modelo de interoperabilidad

Se tiene la necesidad de obtener un nivel de interoperabilidad funcional para permitir el intercambio de información, mediante la cual se puede realizar peticiones de información, así como la respuesta de la misma.

### Interoperabilidad técnica

- **Interconexión**

- ✓ Interconexión mediante Ipv4 y su posterior opción a Ipv6.
- ✓ Utilización de un esquema compatible de Directorio, que no sea propietario, pero si interoperable.
- ✓ DNS para la resolución de nombres de dominios en Internet.
- ✓ Web Services como estándar de interoperabilidad.
- ✓ SOAP como protocolo para la comunicación entre los clientes y los Web Services y la descripción del web service mediante WSDL.

Componente	Especificación
Protocolo de transferencia de hipertexto	HTTP y/o HTTPS
Directorio	LDAP v3
Servicios de nombramiento de dominio	El DNS para resolución de nombres de dominios Internet,
Intercomunicación LAN/WAN	IPv4
Transporte	TCP
Tráfico avanzado	MPLS mínimo cuatro formas de servicio.
Protocolo de intercambio de informaciones	SOAP
Infraestructura de registro	UDDI v3
Lenguaje de definición del servicio	WSDL
Perfil básico de interoperabilidad	Basic Profile 1.1 SE

- **Seguridad**

- ✓ Los sistemas, informaciones y datos deben ser protegidos contra amenazas y vulnerabilidades para garantizar la integridad, confidencialidad y disponibilidad.
- ✓ Las informaciones y datos deben tener un mismo nivel de protección, independiente del medio en que sean procesados.
- ✓ Identificar los requisitos de seguridad de acorde a su clasificación.
- ✓ Elaboración de planes de continuidad de la información para procesos críticos.
- ✓ Durante el desarrollo del sistema siempre se debe considerar la seguridad.
- ✓ Implementación de Logs de seguridad por cada sistema.
- ✓ Se debe actualizar y proteger la documentación de los sistemas.
- ✓ Conocimientos de las responsabilidades de seguridad por parte de los usuarios.

Componente	Especificación
Transferencia de datos en redes inseguras por los protocolos HTTP, LDAP, IMAP, POP3, Telnet siempre que sea posible. – Seguridad de redes IPv4 en la capa de transporte.	TLS – Transport Layer Security, RFC4346 HTTP sobre TLS, RFC 2818 Pudiendo implementar los siguientes algoritmos criptográficos: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Algoritmos para cambio de llaves de sesión, durante el handshake: RSA, Diffie-Hellman RSA, Diffie-Hellman DSS, DHE_DSS, DHE_RSA;</li> <li>- Algoritmos para definición de llave de cifra: RC4, IDEA, 3DES, AES;</li> <li>- Algoritmos que implementan la función de hash para definición del MAC: SHA-256 o SHA-512.</li> </ul> SASL
Seguridad de redes Ipv4	IPSec Authentication Header para autenticación de cabecera del IP. IKE v.2 – Internet Key Exchange, debe ser utilizado para cambio de material de cierre. ESP – Encapsulating Security Payload
Seguridad de redes IPv4 para protocolos de aplicación.	El S/MIME v3.1 ,RFC3851, deberá ser utilizado cuando sea apropiado para seguridad de mensajes generales de Gobierno.
Firma	Utilizar estándar de firma digital para la firma. Criptografía y PKI



Algoritmo de cifrado.	DES, 3DES o AES, SKIPJACK
Algoritmo para firma.	DSA
Algoritmo de Hashing.	DES, 3DES o AES, SKIPJACK
Transferencia segura de archivos.	HTTPS RFC 2818. Securing FTP with TLS, RFC 4217 RFC 2246
Directorio	LDAPv3
Sincronismo de tiempo	RFC 1305 IETF-Network Time Protocol – NTP version 3.0
Infraestructura de Telecomunicaciones para Centros de Datos.	TIA 942
Metodología de usabilidad.	ISO/TR 16982:2002: Ergonomics of human-system interaction-- Usability methods supporting humancentred design

- **Organización e intercambio de información**

- ✓ XML para el intercambio de los datos.
- ✓ XML Schema para definir datos para el intercambio.
- ✓ XSL para la transformación de los datos.
- ✓ Estándar de metadatos para gestionar contenidos electrónicos.

Componente	Especificación
Lenguaje de Intercambio de datos.	XML (Extensible Markup Language)
Transformación de Datos.	XSL (Extensible Stylesheet Language) XSL Transformation (XSLT)
Definición de los datos para intercambio.	XML Schema como definido por el W3C
Description de Datos.	RDF (Resource Description Framework)
Elementos de metadatos para gestión de contenidos.	ebXML (Electronic Business XML). HL7 (Health Level Seven). Definir un catálogo de metadatos

- **Medios de acceso**

- ✓ Brindar servicios a los usuarios por diversos medios de acceso.
- ✓ Utilización de internet como medio de acceso
- ✓ Brindar acceso a la información mediante servicios web considerando tiempos de respuesta adecuados.
- ✓ Dar preferencia al estándar XML para facilitar la interoperabilidad.

## **Interoperabilidad semántica**

En este caso particular la SUNARP no necesita realizar transacciones con la información del certificado solamente requiere consultar dicha información, es por ello que la semántica solo se delimita a seguir el estándar XML para servicios web, permitiendo lograr una interoperabilidad sintáctica e integración con otros estándares XML, a través del uso de metadatos.

Así mismo se recomienda la creación de un diccionario de datos para poder entender la terminología y conceptualización de los términos usados en el certificado policial de identificación vehicular.

## **Interoperabilidad organizacional**

Involucra políticas, cultura organizacional, procesos y mecanismos para que haya colaboración a nivel de las organizaciones.

La DIRTIC PNP debe requerir a la Secretaría de Gobierno Digital — SEGDI, la publicación del servicio en la PIDE. Esta Secretaría procederá a las coordinaciones para el establecimiento del Plan de Trabajo conjunto.

Se necesita nombrar líderes de proyectos por parte de cada Entidad para realizar las gestiones pertinentes e impulsar la realización satisfactoria de proyecto.

La SUNARP debe establecer dentro de sus procedimientos, la validación de los certificados policiales de identificación vehicular para el proceso de transferencia por compra-venta con **placas duplicadas**. La PNP por su parte, a través de la DIRTIC implementará un servicio web para validar los certificados de policiales de identificación vehicular, estableciendo reuniones de coordinación con personal de la Unidad de Tecnología, Comunicaciones y Estadística de la DIPROVE.

Se debe de programar reuniones de coordinación para hacer un seguimiento y control de las actividades establecidas en el cronograma de planificación del proyecto.

↓ **Modelo de contrato (descripción XML del servicio web propuesto)**

Este documento técnico permite a los especialistas de la DIRTIC PNP entender los criterios de metadatos para poder crear e implementar el servicio web que permitirá la interoperabilidad entre la PNP y la SUNARP (apéndice 4).

**5.2.4.2. Servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular**

Servicio web a través del portal de la Policía Nacional del Perú para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular gestionado en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos en base a estándares y buenas prácticas.

**1. Objetivos**

- ↓ Búsqueda de nuevas tecnologías para optimizar la gestión de los procesos operativos.
- ↓ Facilitar el acercamiento e interrelación de la Policía Nacional del Perú con el ciudadano.

**2. Marco regulatorio**

- ↓ Decreto Supremo N° 083-2011-PCM. Crea la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE) para la implementación de servicios públicos en línea, por medios electrónicos y el intercambio electrónico de datos entre entidades del Estado a través de internet, telefonía móvil y otros medios tecnológicos disponibles.
- ↓ Decreto Legislativo N° 1246. Promueve la interoperabilidad entre instituciones del Estado para beneficio del ciudadano.

↓ Decreto Supremo N° 026-2017-IN. Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú. En su artículo 192 trata sobre la DIPROVE y entre otras funciones (numeral 21) le asigna emitir peritajes técnicos - vehiculares con fines de identificación, para efectos de transacciones de compra y venta de vehículos usados en el marco de la prevención e investigación del delito de su ámbito de competencia.

### **3. Escenario**

Este escenario supone que la emisión de este certificado se dispensará desde el portal web de la Policía Nacional del Perú. El recurrente acude con su vehículo a la sede DIPROVE PNP donde los funcionarios policiales gestionan el certificado y queda almacenado en su repositorio. Bastará solo 30 minutos después de culminado el peritaje, para que el recurrente desde cualquier ordenador conectado a internet y parte del territorio nacional pueda visualizar y/o imprimirlo. En la actualidad se recoge el certificado físicamente en la sede DIPROVE y después de 24 horas de haberse gestionado o hasta 3 días conforme condiciona el TUPA como plazo para resolver. Este cambio traerá un acercamiento significativo del Estado al ciudadano. (apéndice 2 y 3).

### **4. Descripción del proyecto**

#### **a. Modelado del Negocio<sup>42</sup>**

##### **↓ Actores del Negocio**

Se detecta solo un actor del negocio dentro del flujo de trabajo (Tabla 10).

---

<sup>42</sup> La empresa de asesoría empresarial “Matiz y Asociados”, señala que hablar de modelo de negocio es hacer referencia a una especie de esquema lógico bajo el cual una empresa pretende guiarse para alcanzar sus objetivos y poder acceder al cliente como consumidor final; es una representación general que sirve para describir distintos aspectos inherentes al negocio. Consulta: 15 de marzo de 2018. <http://www.matizyasociados.com/conceptos-modelos-de-negocio/>

Tabla 10:  
Actores del negocio del proceso de gestión de certificado policial de identificación policial.

Código	Actor del negocio	Descripción	Representación
AN01	Recurrente	Persona que desea la expedición de certificado policial de identificación vehicular.	<p>The diagram shows a stick figure actor labeled 'Recurrente' inside a rectangular frame. Above the frame is a tab labeled 'uc Actores...'. The actor is represented by a circle head, a horizontal line for shoulders, and a triangle for legs.</p>

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

### ↓ Trabajadores del Negocio

Se detectan tres trabajadores del negocio dentro del proceso de gestión de certificado policial de identificación vehicular (Tabla 11).

Tabla 11:  
Trabajadores del negocio del proceso de gestión de certificado policial de identificación vehicular.

Código	Trabajador del negocio	Descripción	Representación
TN01	Operador	Es la persona encargada de la recepción y registro de las incidencias.	<p>The diagram shows a stick figure actor labeled ':Operador' inside a circular frame. Above the frame is a tab labeled 'class Trabajadores d...'. The actor is represented by a circle head, a horizontal line for shoulders, and a triangle for legs.</p>
TN02	Representante financiero	Es la persona que realiza el pago en el banco.	<p>The diagram shows a stick figure actor labeled ':Representante Financier' inside a circular frame. Above the frame is a tab labeled 'class Trabajadores d...'. The actor is represented by a circle head, a horizontal line for shoulders, and a triangle for legs.</p>
TN03	Efectivo PNP	Es la persona encargada de gestionar el expediente de solicitud de certificado.	<p>The diagram shows a stick figure actor labeled ':Efectivo PNP' inside a circular frame. Above the frame is a tab labeled 'class Trabajadores d...'. The actor is represented by a circle head, a horizontal line for shoulders, and a triangle for legs.</p>

Nota Fuente: DIRTIC PNP

## ↓ Reglas del Negocio

Permiten establecer políticas y condiciones que deben ser atendidas y pueden ser interpretadas como restricciones.

Tabla 12:  
Reglas de negocio del proceso de gestión de certificado policial de identificación vehicular.

Código	Descripción de regla de negocio
RN01	Se debe de pagar una tasa por peritaje policial de identificación vehicular en el banco de la nación.
RN02	Se debe de presentar solicitud de formato.
RN03	Se debe presentar adjuntando a la solicitud tarjeta de identidad vehicular y comprobante de pago Banco de la Nación.
RN04	El vehículo debe pasar peritaje.
RN05	Para la resolución del trámite administrativo se debe esperar 30 minutos de culminado el peritaje.
RN06	El recurrente puede realizar una reconsideración a su expediente en un plazo de 15 días y resolución tiene un plazo de 30 días.
RN07	El recurrente puede realizar una apelación a su expediente en un plazo de 15 días y resolución tiene un plazo de 30 días.

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

## ↓ Casos de Uso de Negocio

Se interpretan como actividades realizadas en un proceso.

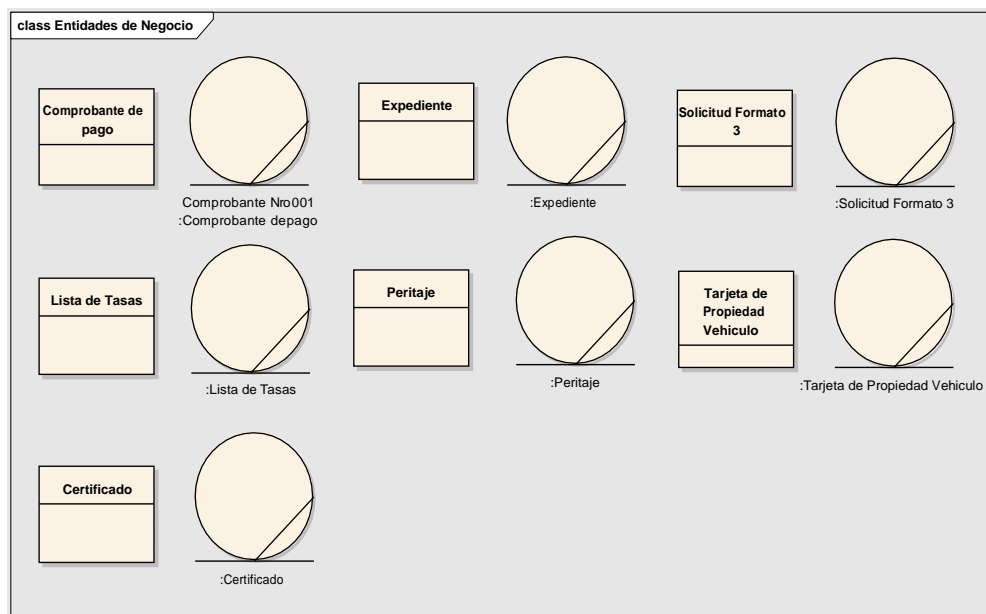
Tabla 13:  
Casos de Uso de Negocio del proceso de gestión de certificado policial de identificación vehicular.

Código	Caso de uso de negocio	Actor/ trabajador del negocio	Representación
CN01	Pago de Tasa	Recurrente: representante financiero.	

CN02	Gestión de expediente.	Recurrente: efectivo PNP	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>uc Casos de Uso de Negocio</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 80%; margin: 10px auto; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Gestion expediente</p> <p>Puntos de Extensión: Evaluación Positiva</p> </div> </div>
CN03	Expedición de certificado	Recurrente: efectivo PNP	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>uc Casos de Uso de N...</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 80%; margin: 10px auto; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Expedición de Certificado</p> </div> </div>

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

### ↓ Entidades de Negocio Identificadas



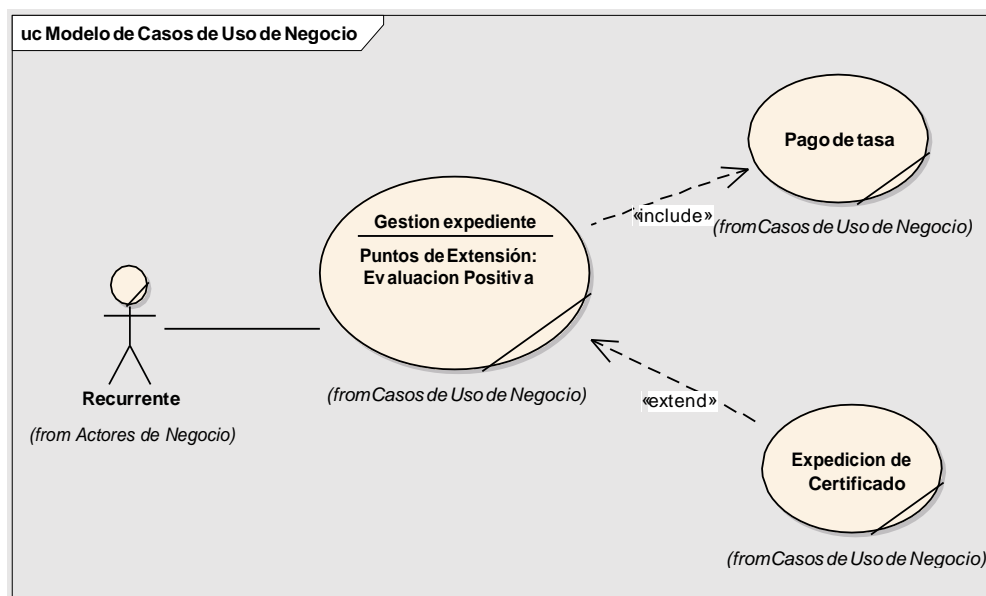
**Figura 10: Entidades de negocio**

Fuente: DIRTIC PNP.

### ↓ Diagrama de Caso de Uso del Negocio

**Proceso de gestión de certificado policial de identificación vehicular:** Consiste en la tramitación que realiza una persona para la obtención de un certificado policial de identificación vehicular gestionado en la DIPROVE PNP. Se inicia con el pago de la tasa en el Banco de la Nación, apertura del expediente,

realización del peritaje, resolución de misma y expedición del certificado (Figura 10).



**Figura 11: Diagrama de Caso de Uso de Negocio del proceso de gestión de certificado policial de identificación vehicular**  
Fuente: DIRTIC PNP.

### ↓ Especificación de los Casos de Uso del Negocio

Permite detallar los subprocesos determinando el flujo de los mismos que se describen en las Tablas N° 14, 15 y 16.

Tabla 14:  
CUN Pago de tasa

<b>Modelo:</b>	Negocio	<b>Código:</b>	CUN01
<b>Caso de uso</b>	Pago de tasa.		
<b>Actores:</b>	Recurrente y Representante Financiero.		
<b>Descripción:</b>	Se realiza el pago de tasa de acorde al TUPA.		



<b>Flujo de trabajo:</b>	Flujo básico de trabajo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recurrente solicita el pago por certificado.</li> <li>• Representante consulta precio de tasa.</li> <li>• Se cobra el precio de tasa.</li> <li>• Se paga importe de tasa.</li> <li>• Se realiza la transacción de pago de tasa.</li> <li>• Se entrega el comprobante de pago 'Voucher'.</li> </ul>
	Flujo alternativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se puede realizar el pago de tasa vía aplicativo Págalo del Banco de la Nación.</li> </ul>
<b>Pre – condición:</b>	Constitución de recurrente a un establecimiento del Banco de la Nación.
<b>Post – condición:</b>	Entrega de comprobante de pago.

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

Tabla 15:  
CUN Gestión expediente

<b>Modelo:</b>	Negocio	<b>Código:</b>	CUN02
<b>Caso de Uso</b>	Gestión expediente.		
<b>Actores:</b>	Recurrente y efectivo PNP.		
<b>Descripción:</b>	En este caso el recurrente se constituye a una de las instalaciones autorizadas por la DIPROVE para aperturar un expediente y pasar la evaluación pericial.		
<b>Flujo de Trabajo:</b>	Flujo básico de trabajo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se constituye a instalaciones autorizadas por la DIPROVE.</li> <li>• Se identifica con su DNI.</li> <li>• Se realiza la toma de huella dactilar sistema biométrico Se dan más detalles de la incidencia.</li> <li>• Se presenta Solicitud formato 3 con documentos adjuntos.</li> <li>• Se evalúa documentos recepcionados y apertura expediente.</li> <li>• Se ordena Peritaje policial de identificación vehicular.</li> <li>• Se espera resolución (plazo resolver 3 días).</li> </ul>		
	Flujo alternativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconsideración a la resolución inicial.</li> <li>• Apelación a la resolución de la reconsideración.</li> <li>• Fin del flujo.</li> </ul>		
<b>Pre – Condición:</b>	Pago de tasa en el Banco de la Nación.		
<b>Post – Condición:</b>	Espera de la resolución.		

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

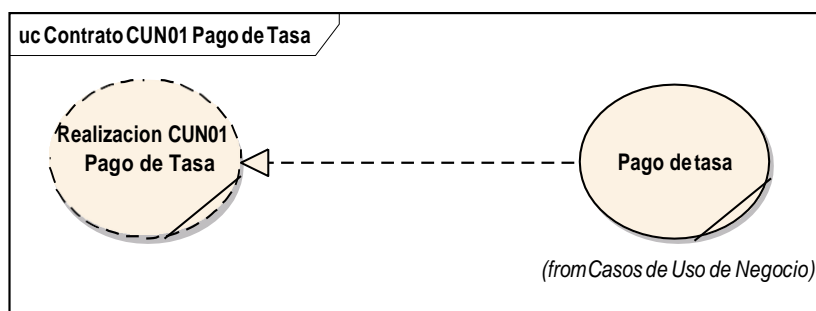
Tabla 16:  
**CUN Expedición de certificado.**

<b>Modelo:</b>	Negocio	<b>Código:</b>	CUN03
<b>Caso de uso</b>	Expedición de Certificado.		
<b>Actores:</b>	Recurrente y Efectivo PNP.		
<b>Descripción:</b>	Consiste en la expedición del certificado.		
<b>Flujo de trabajo:</b>	Flujo básico de trabajo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se dirige a una dependencia autorizada por DIPROVE</li> <li>• Se solicita certificado policial de identificación vehicular.</li> <li>• Se busca expediente en base de datos.</li> <li>• Se expide certificado.</li> </ul>		
	Flujo alternativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• No se expide certificado por problemas detectados en el peritaje.</li> <li>• Fin del flujo.</li> </ul>		
<b>Pre – condición:</b>	Apertura de expediente y realización del peritaje.		
<b>Post – condición:</b>	Entrega del certificado.		

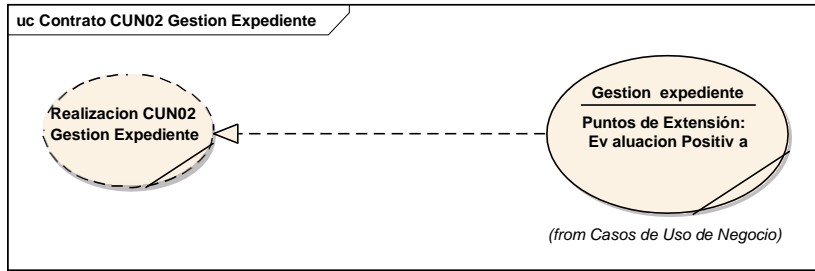
Nota Fuente: DIRTIC PNP.

### ↓ Realización de los Casos de Uso de Negocio

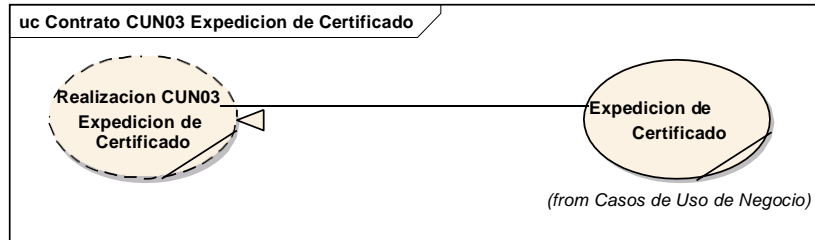
Permiten describir la estructura y funcionamiento del proceso para posteriormente implementar los diagramas de secuencia, actividades, etc. Para este análisis debemos hacer las realizaciones de los Casos de Uso del Negocio en las Figuras 12, 13 y 14 mostradas en cada una.



**Figura 12: Realización del caso de uso pago de tasa.**  
 Fuente: DIRTIC PNP.



**Figura 13: Realización del caso de uso gestión expediente.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

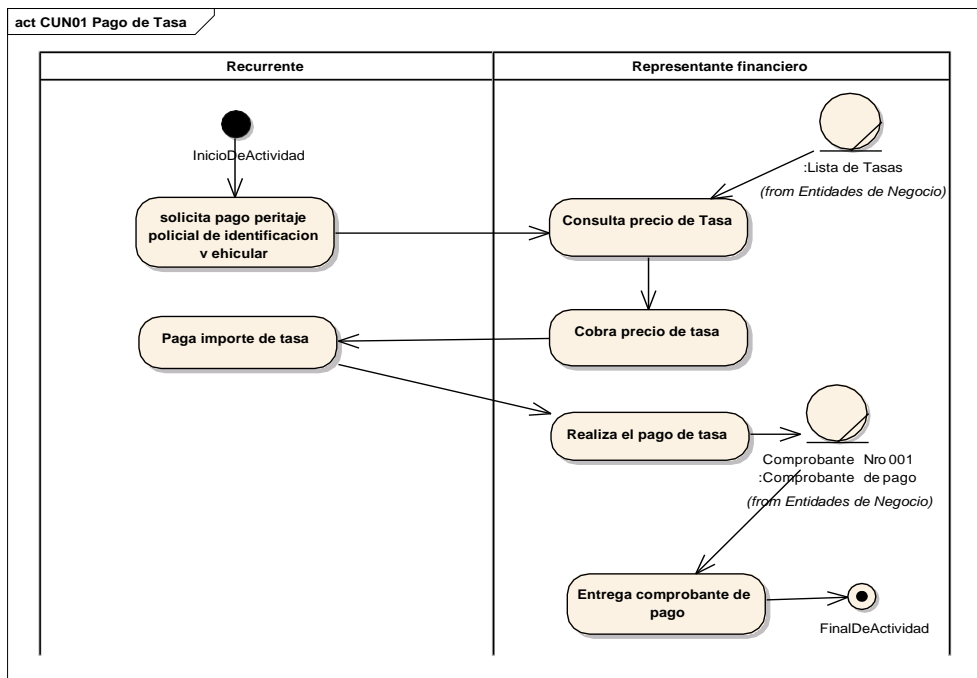


**Figura 14: Realización del caso de uso expedición de certificado.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

↓ **Diagrama de Actividades de los Casos de Uso del Negocio**

- **Caso de Uso de Negocio CUN01: pago de tasa**

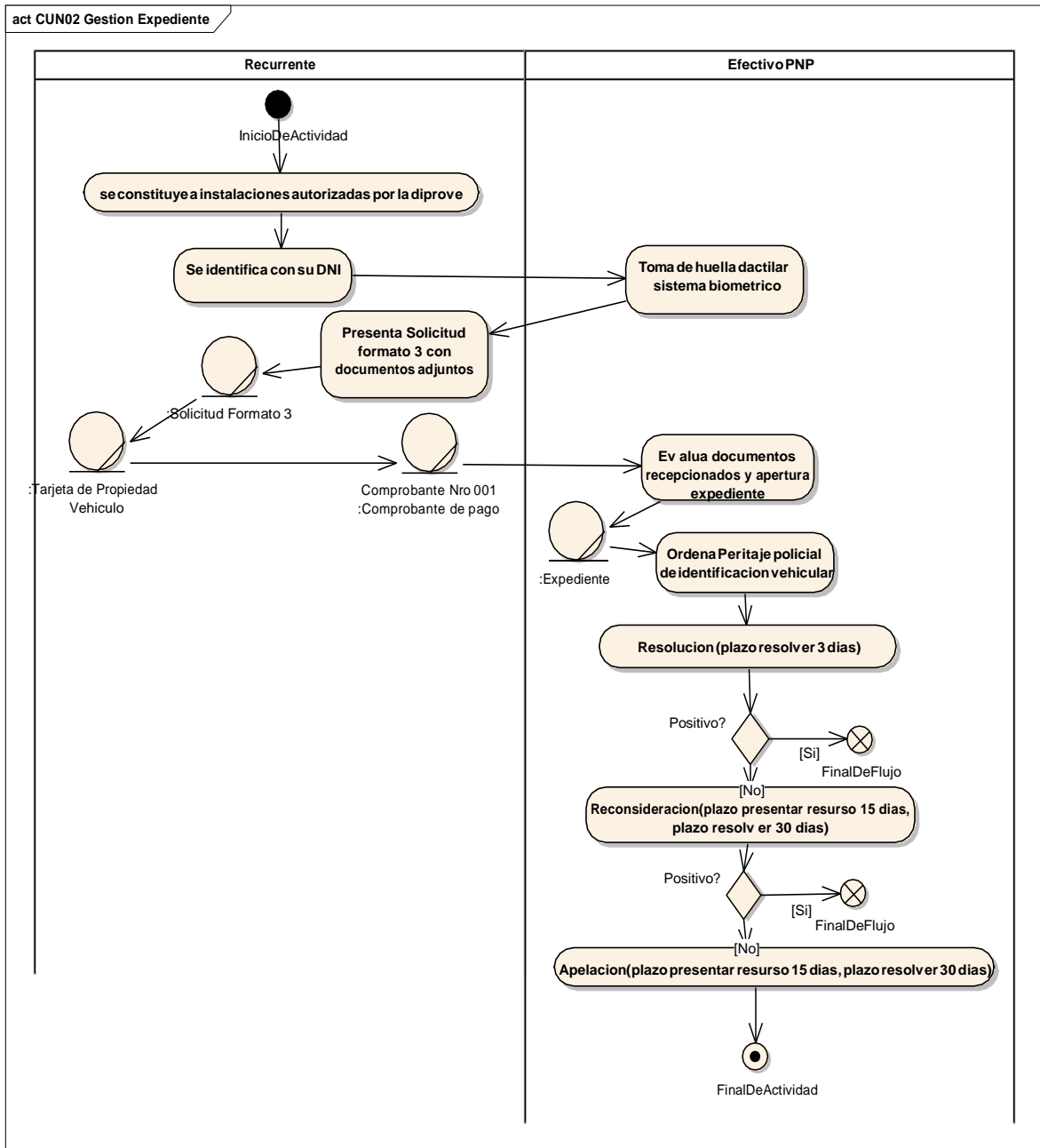
Viene a ser el caso de uso que da inicio al proceso de gestión de certificado policial de identificación vehicular, donde el recurrente debe de realizar el pago de tasa en el Banco de la Nación (Figura 15).



**Figura 15: Diagrama de actividades del caso de uso CUN01.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

- **Caso de Uso de Negocio CUN02: gestionar expediente**

El caso de uso de negocio gestionar expediente, consiste en la apertura del expediente, presentación de los papeles y pasar peritaje (Figura 16).

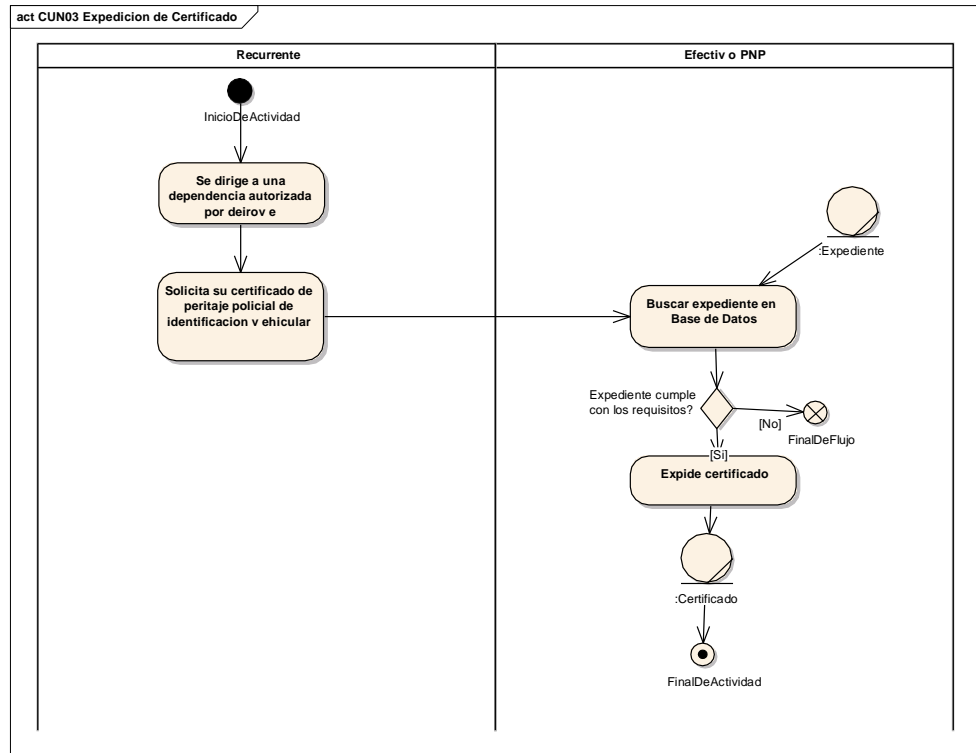


**Figura 16: Diagrama de actividades del caso de uso CUN02.**

Fuente: DIRTIC PNP.

- **Caso de Uso de Negocio CUN03: expedición de certificado**

El recurrente solicita la expedición de su certificado policial de identificación vehicular (Figura 16).

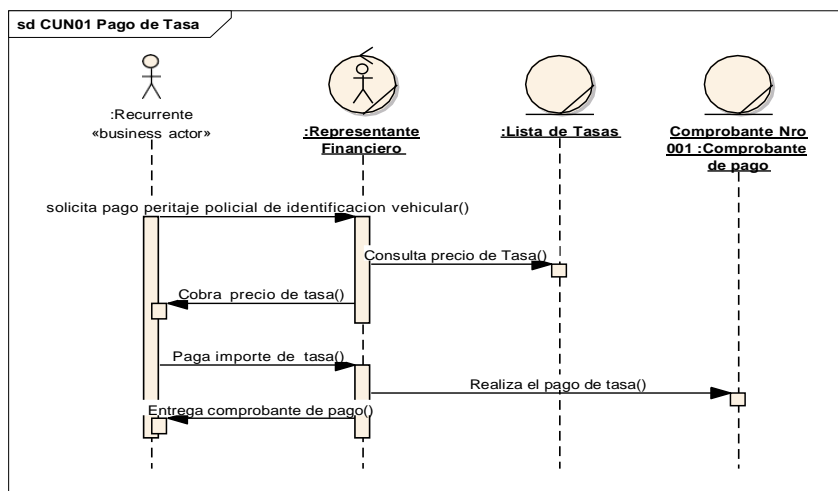


**Figura 17: Diagrama de actividades del caso de uso CUN03.**

Fuente: DIRTIC PNP.

↓ **Diagrama de Secuencia de los Casos de Uso del Negocio**

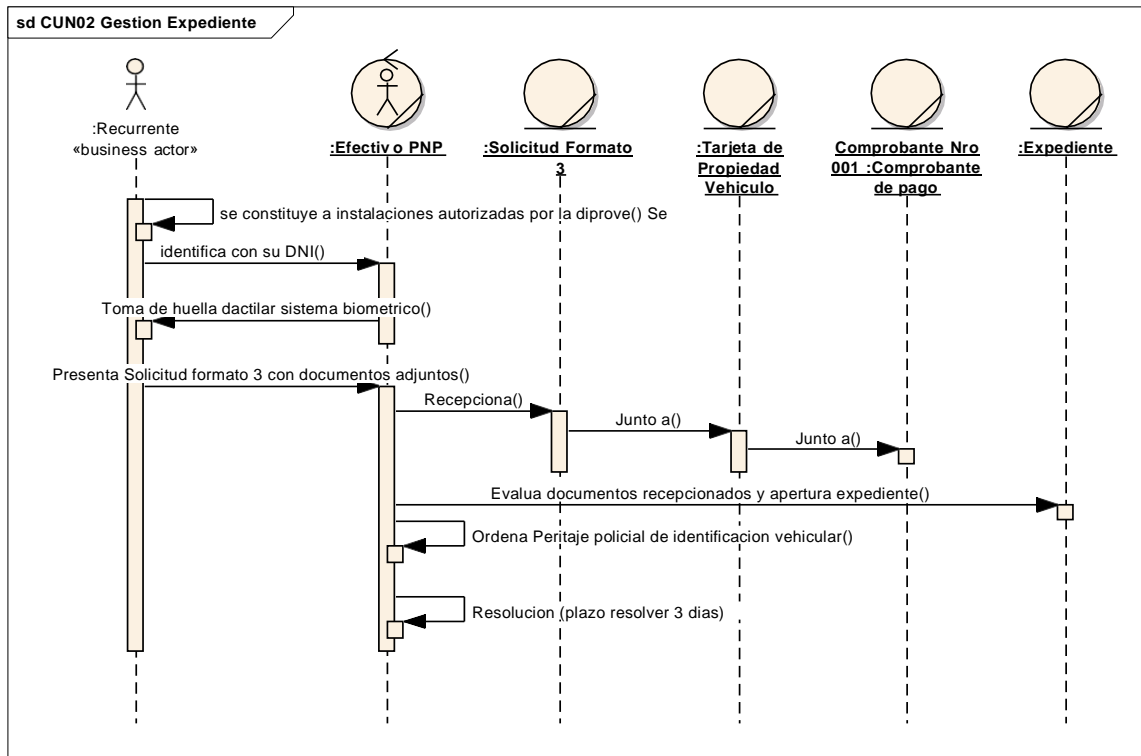
- **Caso de Uso de Negocio CUN01: pago de tasa**



**Figura 18: Diagrama de secuencia del caso de uso CUN01.**

Fuente: DIRTIC PNP.

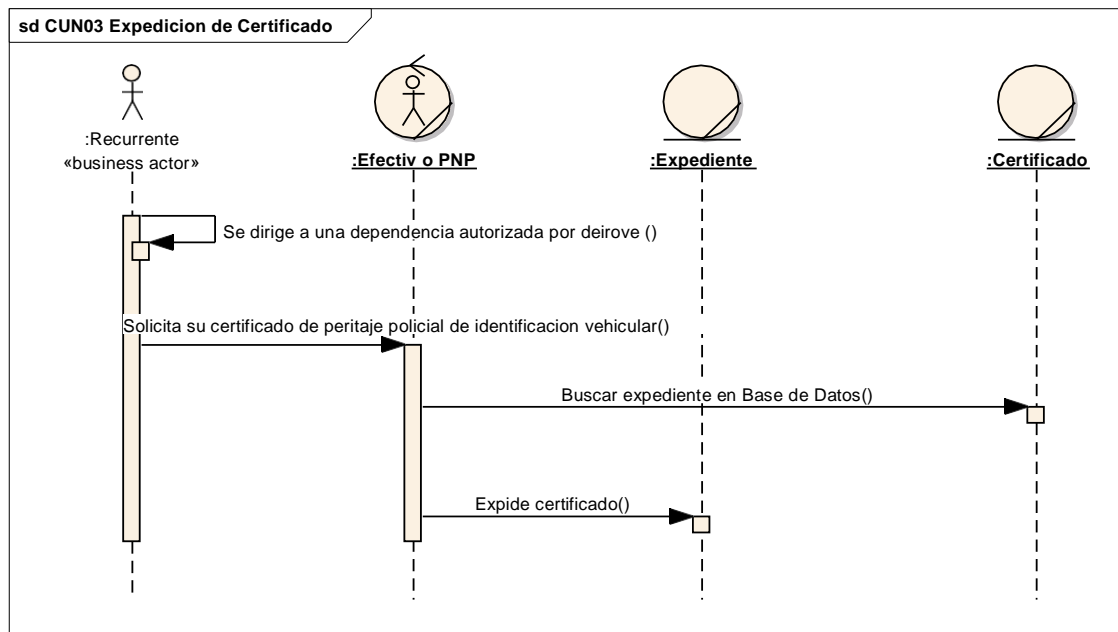
- **Caso de Uso de Negocio CUN02: gestión expediente**



**Figura 19: Diagrama de secuencia del caso de uso CUN02.**

Fuente: DIRTIC PNP.

- **Caso de Uso de Negocio CUN03: expedición de certificado**

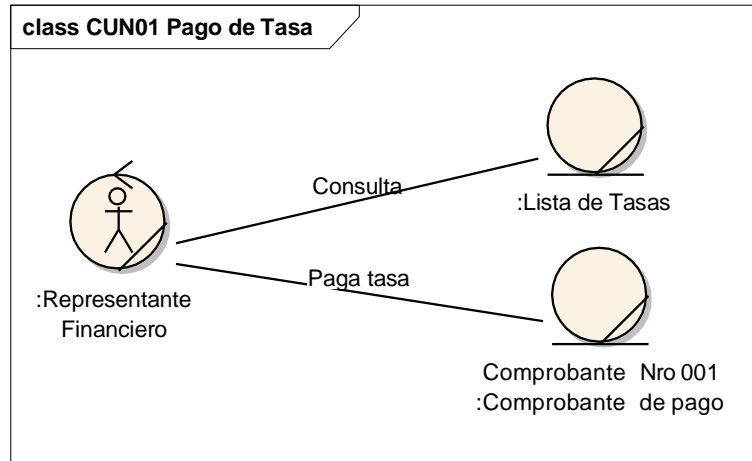


**Figura 20: Diagrama de secuencia del caso de uso CUN03.**

Fuente: DIRTIC PNP.

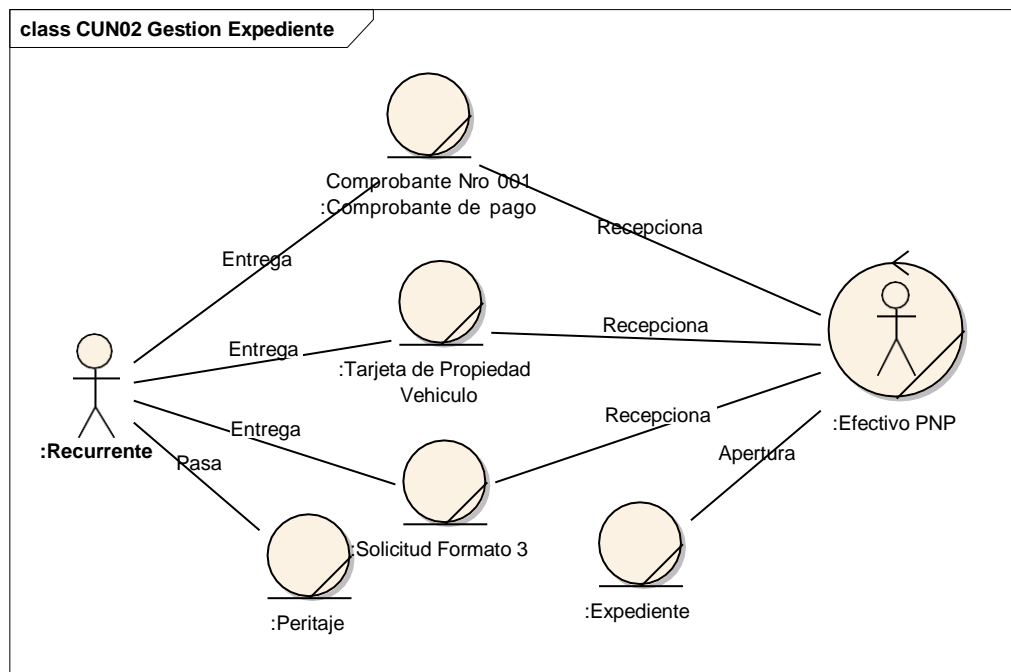
↓ Diagrama de Clases Análisis de los Casos de Uso de Negocio

- Caso de Uso de Negocio CUN01: pago de tasa



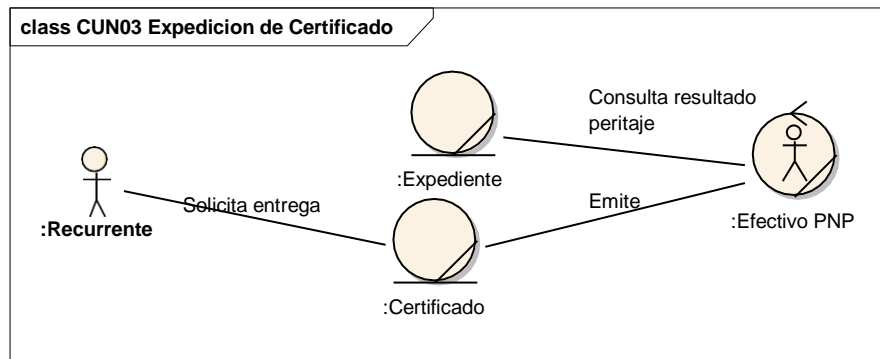
**Figura 21: Diagrama de análisis del caso de uso CUN01.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

- Caso de Uso de Negocio CUN02: gestión expediente



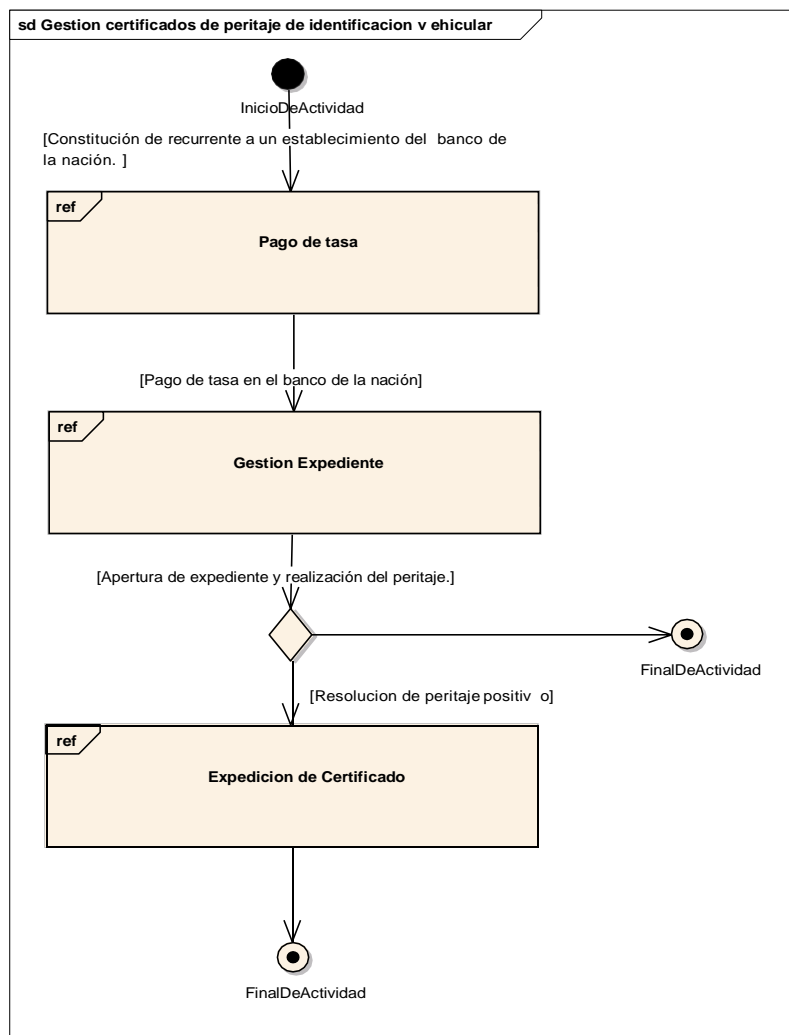
**Figura 22: Diagrama de análisis del caso de uso CUN02.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

- **Caso de Uso de Negocio CUN03: expedición de certificado**



**Figura 23: Diagrama de análisis del caso de uso CUN03.**  
Fuente: DIRTIC PNP

— **Diagrama de Descripción de Iteración de los Casos de Uso de Negocio**



**Figura 24: Diagrama de descripción de la iteración.**  
Fuente: DIRTIC PNP.



- **Matriz de Sistematización de Actividades en el Proceso de Gestión del certificado policial de identificación vehicular**

Consiste en la identificación de actividades susceptibles a una automatización (Tabla 17, 18 y 19).

Tabla 17:  
Matriz de automatización del CUN 01.

CUN	Actividad	¿Automatizable?	Responsable	IDEAS	Requerimiento
<b>01 PAGO DE TASA</b>	Recurrente solicita el pago por peritaje.	No	Recurrente.		
	Representante consulta precio de tasa.	Si	Representante financiero.	Sistema Web de cobro de pagos.	NOTA [No aplica para este caso de estudio]
	Se cobra el precio de tasa.		Representante financiero.		
	Se paga importe de tasa.		Recurrente.		
	Se realiza la transacción de pago de tasa.		Representante financiero.	Utilización de aplicativo págalo BN.	
	Se entrega el comprobante de pago 'Voucher'.		Representante financiero.		

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

Tabla 18:  
Matriz de automatización del CUN 02.

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

CUN	Actividad	¿Automatizable?	Responsable	Ideas	Requerimientos
<b>02 GESTION EXPEDIENTE</b>	Se constituye a instalaciones autorizadas por la DIPROVE.	No	Recurrente		
	Se identifica con su DNI.	No	Recurrente		
	Se realiza la toma de huella dactilar sistema biométrico Se dan más detalles de la incidencia.	Si	Efectivo PNP	Sistema	Nota [Actualmente Cuenta con sistema de identificación biométrico].

	Se presenta Solicitud formato 3 con documentos adjuntos.	No	Recurrente		
	Se evalúa documentos recepcionados y apertura expediente.	No	Efectivo PNP		
	Se ordena Peritaje policial de identificación vehicular.	No	Efectivo PNP		
	Se espera resolución (plazo resolver 3 días).	No	Recurrente		

Tabla 19:  
Matriz de automatización del CUN 03.

CUN	Actividad	¿Automatizable?	Responsable	IDEAS	Requerimiento
<b>03 EXPEDICION DE CERTIFICADO</b>	Se dirige a una dependencia autorizada por la DIPROVE.	No	Recurrente		
	Se solicita certificado policial de identificación vehicular.	No	Recurrente		
	Se busca expediente en base de datos.	No	Efectivo PNP		
	Se expide certificado.	Si	Efectivo PNP	Sistema Web	Validación de identidad de la persona. visualización de expedientes. Expedición de certificado. Validación del contenido del certificado.

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

## b. MODELADO DEL SISTEMA

### ↓ Requerimientos del Sistema

Son aquellos requisitos y/o necesidades que los usuarios desean satisfacer. Estas necesidades fueron descritas mediante una entrevista realizada al S2 PNP Luis Paul Jave Caritas, analista programador de la DIRTIC PNP, dichos requerimientos los podemos agrupar en dos grupos que se describen a continuación.

- **Requerimientos Funcionales**

Son las tareas que un usuario desea realizar a través de un sistema.

Tabla 20:  
**Requerimientos funcionales del sistema.**

<b>Código</b>	<b>Descripción\Detalle</b>	<b>Prioridad</b>
RF01	<b>Validación de identidad de la persona</b>	
	El sistema permitirá al ciudadano validar su identidad mediante sus datos como: nombres, apellidos, fecha de nacimiento, estado civil y nombres de padres.	Alta
RF02	<b>Visualización de expediente</b>	
	El sistema deberá permitir visualizar los expedientes aperturados relacionados al ciudadano que haya validado su identidad.	Alta
RF03	<b>Expedición de certificado</b>	
	El sistema permitirá expedir certificados seleccionando los expedientes relacionado al ciudadano. Para ello es expediente debe de tener como resultado del peritaje una resolución positiva.	Alta
RF04	<b>Validación del certificado</b>	
	El sistema permitirá ingresar el número del certificado y mostrar en línea el certificado para poder hacer una confrontación del documento.	Alta

**Nota** Fuente: DIRTIC PNP.

- **Requerimientos No Funcionales**

Son requerimientos que no alteran la funcionalidad de un sistema, pero si mejora la experiencia del cliente al interactuar con el sistema.

Tabla 21:  
**Requerimientos no funcionales del sistema.**

Código	Descripción	Prioridad
RNF01	Los formularios y/o pantallas tendrán botones con buena apariencia.	Interface
RNF02	El sistema debe de tener como presentación colores relacionados a la PNP.	Interface
RNF03	Las pantallas del sistema tendrán el escudo de la PNP y de la DIRTIC.	Interface
RNF04	El sistema debe estar disponible en cualquier tiempo.	Confiabilidad
RNF05	El sistema tendrá como disponibilidad un porcentaje no menor al 98%.	Confiabilidad
RNF06	El acceso al sistema será abierto al público en general.	Seguridad
RNF07	El sistema permitirá expedir certificados sin importar el número de demanda.	Desempeño

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

- **Pseudo Requerimiento**

Se detallan aspectos técnicos, metodológicos, tecnológicos a emplear para el desarrollo del sistema.

Tabla 22:  
**Pseudo requerimientos.**

Código	Descripción
PR01	El sistema basado en JAVA WEB.
PR02	Base de datos Oracle versión 11g.
PR03	Implementar RUP como metodología de desarrollo de software.
PR04	Implementación de UML
PR05	Welogic Server como servidor de aplicaciones.

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

- **Relación entre los Requerimientos Funcionales y Caso de Uso del Sistema**

Tabla 23:  
Matriz de trazabilidad requerimientos funcionales – caso de uso de sistema.

Requerimientos		CUS 01	CUS 02	CUS 03
		Validar Identidad	Expedir Certificado	Validar Certificado
RF01	Validación de identidad de la persona.	x		
RF02	Visualización de expediente.		x	
RF03	Expedición de certificado.		x	
RF04	Validación del certificado.			x

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

↓ **Actores del Sistema**

Son roles que participan en el sistema.

Tabla 24:  
Especificación de los actores del sistema.

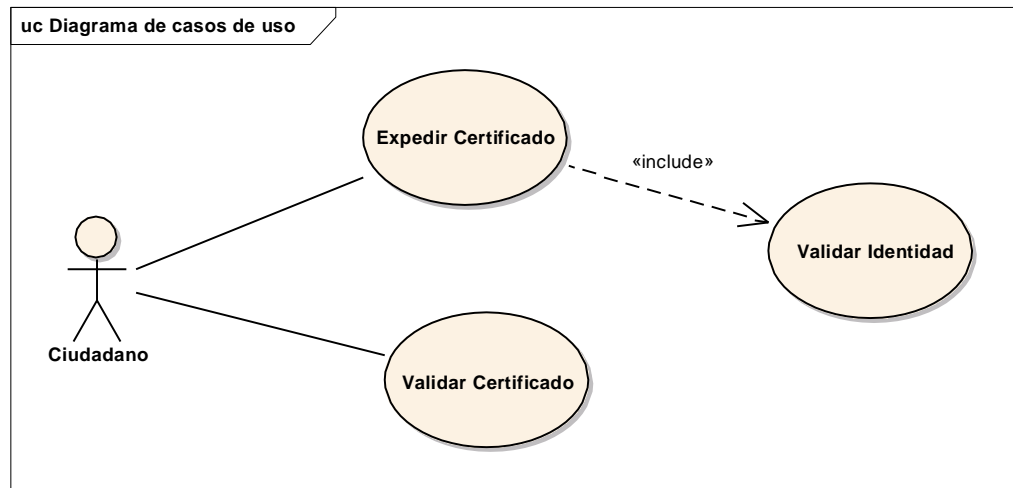
Código	Nombre	Descripción	Representación
AS001	Ciudadano	Es la persona que requiere la expedición del certificado y su posterior validación.	<p>The representation shows a UML Actor symbol (a circle with a stick figure) inside a rectangular frame. Above the frame is a label 'uc Actores'. Below the actor symbol is the name 'Ciudadano'.</p>

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

## ↓ Casos de Uso del Sistema

- **Diagrama de Caso de Uso del Sistema**

Se describe los casos de usos de sistema y la relación con los actores del sistema (Figura 25).



**Figura 25: Modelo de caso de uso del sistema.**

Fuente: DIRTIC PNP.

- **Especificación de Caso de Uso del Sistema**

Se procederá a describir cada caso de usos de sistemas a través de actividades. En las siguientes Tablas 25, 26 y 27 detallarán cada uno de los casos de usos aplicados al sistema.

Tabla 25:

**Especificación del Caso de Uso del Sistema CUS01: validar identidad.**

<b>Modelo:</b>	Sistema	<b>Código:</b>	CUS01
<b>Caso de Uso:</b>	Validar identidad		
<b>Actor:</b>	Ciudadano		
<b>Descripción:</b>	Permite al ciudadano poder validar su identificación ante el sistema.		

<b>Flujo de trabajo:</b>	<p>Flujo básico de trabajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema muestra el formulario de validación de identidad de la persona.</li> <li>• El ciudadano ingresa sus nombres</li> <li>• El ciudadano ingresa su apellido paterno</li> <li>• El ciudadano ingresa su apellido materno</li> <li>• El ciudadano ingresa su fecha de nacimiento</li> <li>• El ciudadano ingresa su estado civil</li> <li>• El ciudadano ingresa nombre de padre</li> <li>• El ciudadano ingresa nombre de madre</li> <li>• El ciudadano presiona el botón validar</li> <li>• El sistema realiza el proceso de validación con la información ingresa para determinar si existe una persona que haya realizado algún trámite y/o tenga aperturado un expediente.</li> <li>• El sistema determina que si existe una persona registrada y direcciona a la página expedición certificado.</li> </ul>
	<p>Flujo alternativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema determina que no existe ninguna persona registrada con los datos ingresados.</li> <li>• El sistema muestra mensaje de advertencia que no encontró registros relacionados.</li> </ul>
<b>Pre – condición</b>	Ninguna.
<b>Post – condición:</b>	Visualización de información de efectivo policial.

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

Tabla 26:  
Especificación del Caso de Uso de Sistema CUS02: expedir certificado.

<b>Modelo:</b>	Sistema	<b>Código:</b>	CUS02
<b>Caso de uso:</b>	Expedir certificado		
<b>Actor:</b>	Ciudadano		
<b>Descripción:</b>	Permite al ciudadano poder expedir mediante la web su certificado policial de identificación vehicular.		
<b>Flujo de trabajo:</b>	<p>Flujo básico de trabajo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema realiza un procedimiento antes de cargar la página.</li> <li>• El procedimiento consulta los expedientes de trámites realizados por la persona que ya se encuentren aptos para expedir el certificado.</li> <li>• El sistema muestra la página con una grilla de expedientes realizados por la persona.</li> <li>• La persona selecciona el botón Expedir que haya elegido del registro.</li> <li>• El sistema muestra una pantalla emergente con el contenido del certificado.</li> </ul>		
	<p>Flujo alternativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema determina que ningún expediente está apto para poder expedir el certificado.</li> </ul>		
<b>Pre – condición</b>	Existencia de un expediente apto para expedir un certificado		
<b>Post – condición:</b>	Visualización de una pantalla emergente con los datos del certificado policial de identificación vehicular.		

Nota Fuente: DIRTIC PNP.

Tabla 27:

**Especificación del Caso de Uso de Sistema CUS03: validar certificado.**

<b>Modelo:</b>	Sistema	<b>Código:</b>	CUS03
<b>Caso de uso:</b>	Validar certificado		
<b>Actor:</b>	Ciudadano		
<b>Descripción:</b>	Permite validar el contenido de un certificado de identificación vehicular o en su defecto determinar si el documento es verídico.		
<b>Flujo de trabajo:</b>	Flujo básico de trabajo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema muestra el formulario de validación de certificado.</li> <li>• El usuario ingresa el número del certificado</li> <li>• El usuario presiona el botón visualizar.</li> <li>• El sistema muestra una pantalla emergente con los datos que contiene el certificado.</li> </ul>		
	Flujo alternativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema no encuentra ningún registro de certificado con el número de certificado ingresado por usuario.</li> <li>• El sistema muestra un mensaje que no existe un certificado emitido con el número de certificado consultado.</li> <li>• No se muestra ninguna pantalla emergente.</li> </ul>		
<b>Pre – condición</b>	El usuario debe ingresar un numero de certificado a consultar.		
<b>Post – Condición:</b>	Visualización del certificado en una pantalla emergente.		

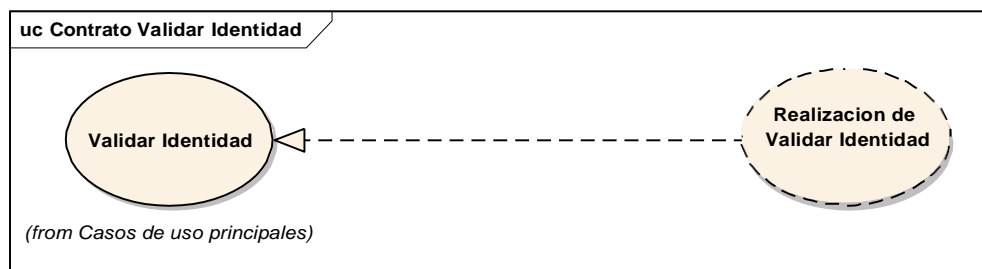
Nota Fuente: DIRTIC PNP

↓ **Realización de los Casos de Uso del Sistema**

Permiten tener una mejor visión de los Casos de Uso de Sistemas, además la realización de cada una nos permite obtener el diagrama físico y lógico de la base de datos del sistema.

- **Realización del CUS01: validar identidad**

✓ **Contrato de análisis**



**Figura 26: Realización análisis del CUS01.**

Fuente: DIRTIC PNP.



✓ Diagrama de Clase de Análisis.

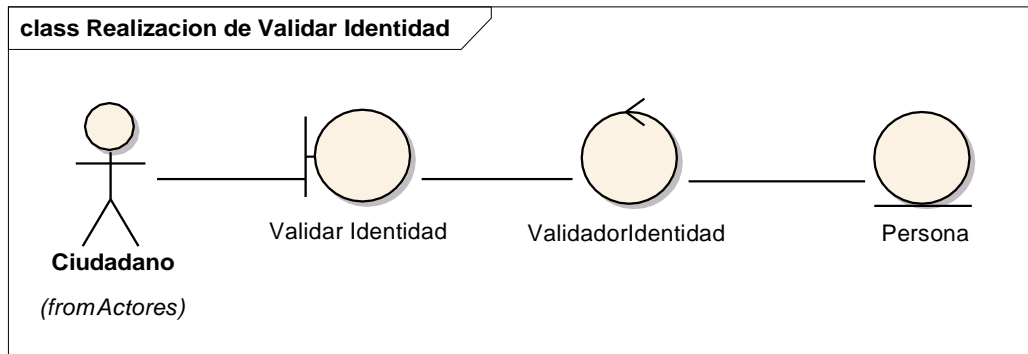


Figura 27: Diagrama de clases de análisis del CUS01.  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Contrato de Diseño.

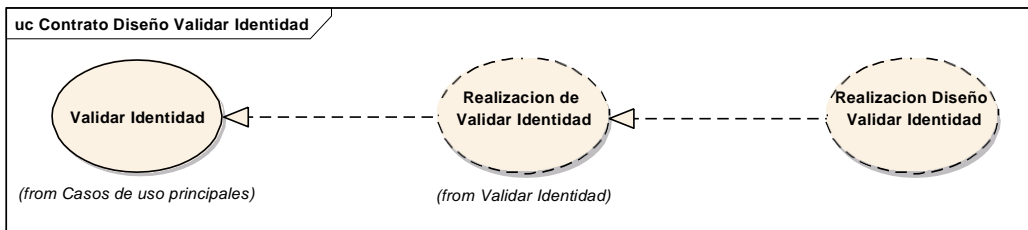


Figura 28: Realización de diseño del CUS01.  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Diagrama de Clase de Diseño.

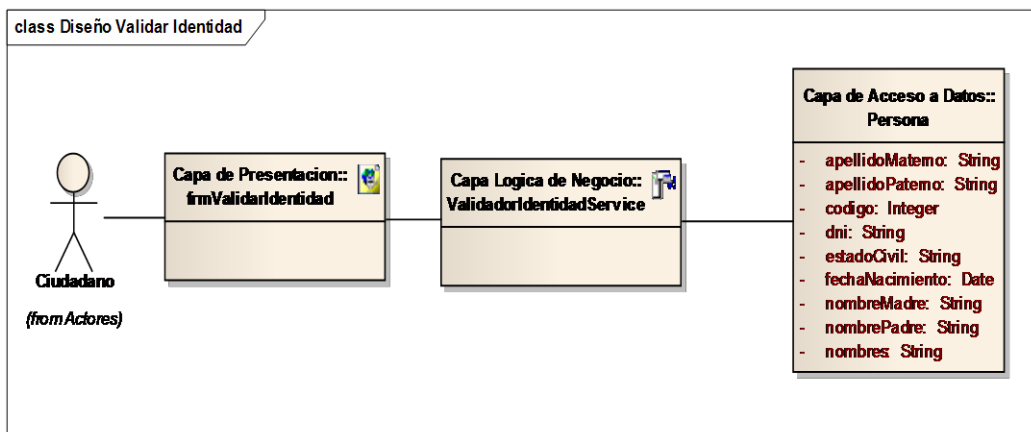
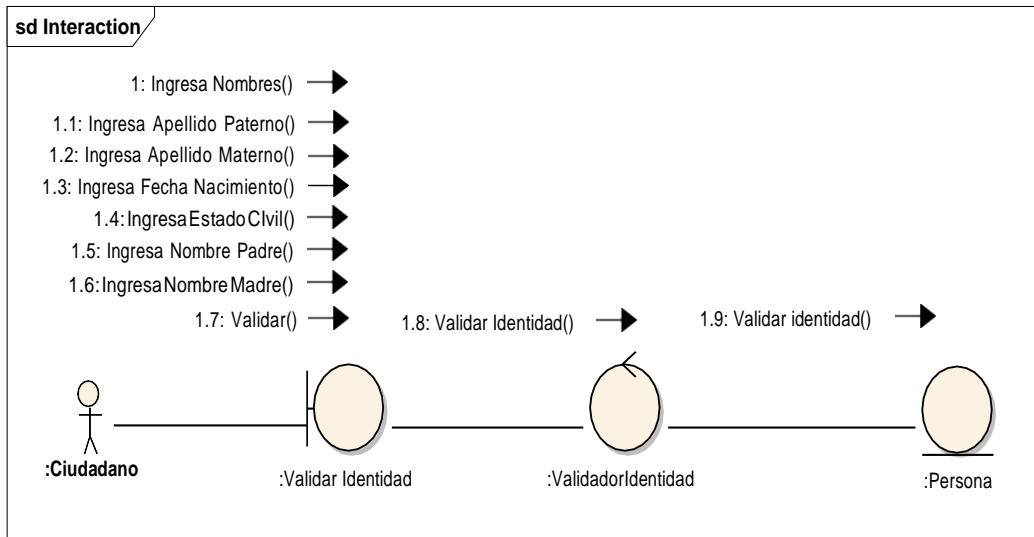


Figura 29: Diagrama de clases de diseño del CUS01.  
Fuente: DIRTIC PNP.

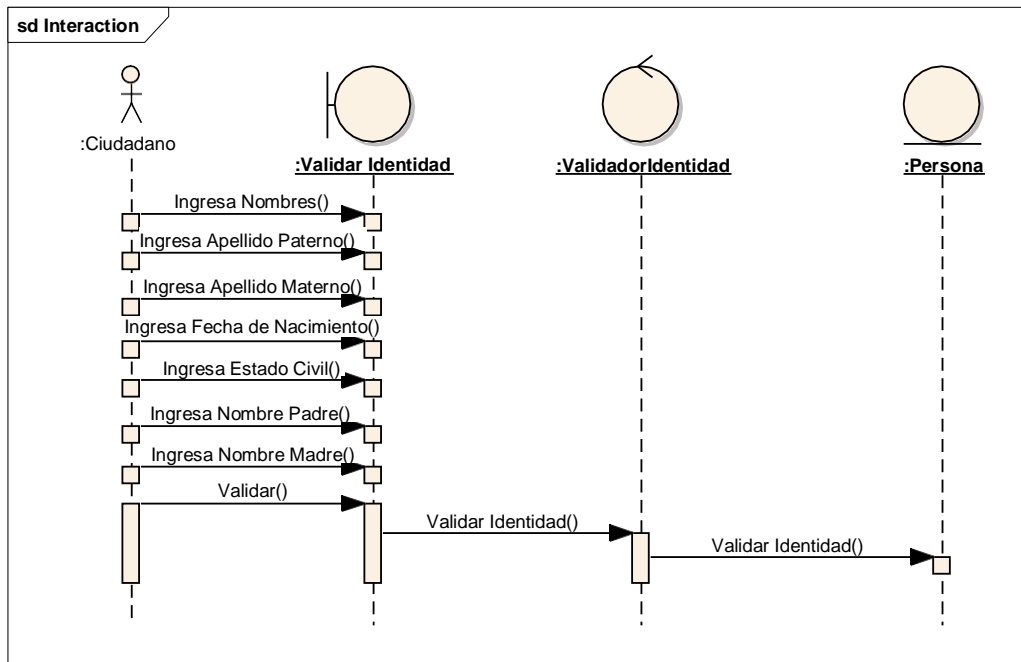
## ✓ Diagrama de Comunicación



**Figura 30: Diagrama de comunicación del CUS01.**

Fuente: DIRTIC PNP.

## ✓ Diagrama de Secuencia

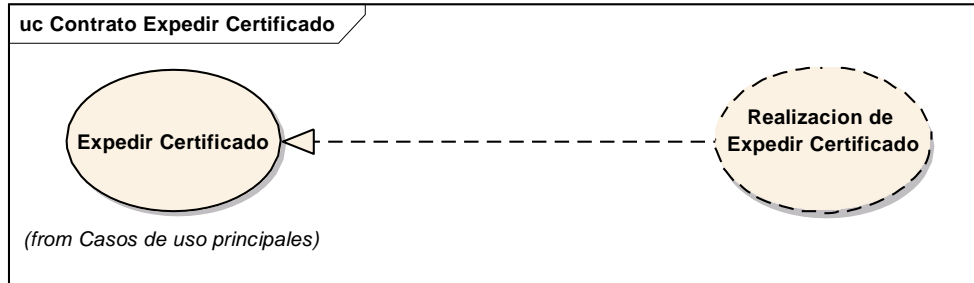


**Figura 31: Diagrama de secuencia del CUS01.**

Fuente: DIRTIC PNP.

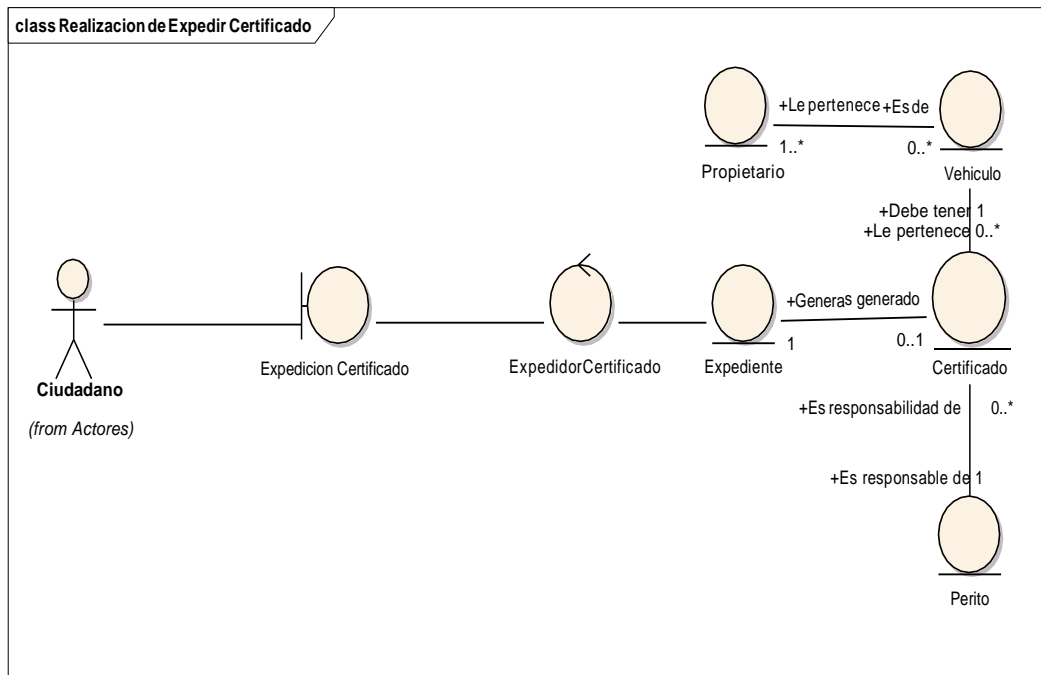
- Realización del CUS02: expedir certificado

- ✓ Contrato de Análisis



**Figura 32: Realización de análisis del CUS02.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

- ✓ Diagrama de Clase de Análisis



**Figura 33: Diagrama de clases de análisis del CUS02.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Contrato de Diseño

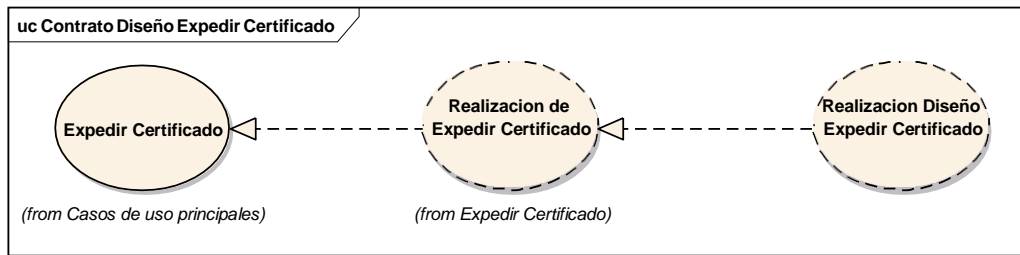


Figura 34: Realización de diseño del CUS02.  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Diagrama de Clase de Diseño

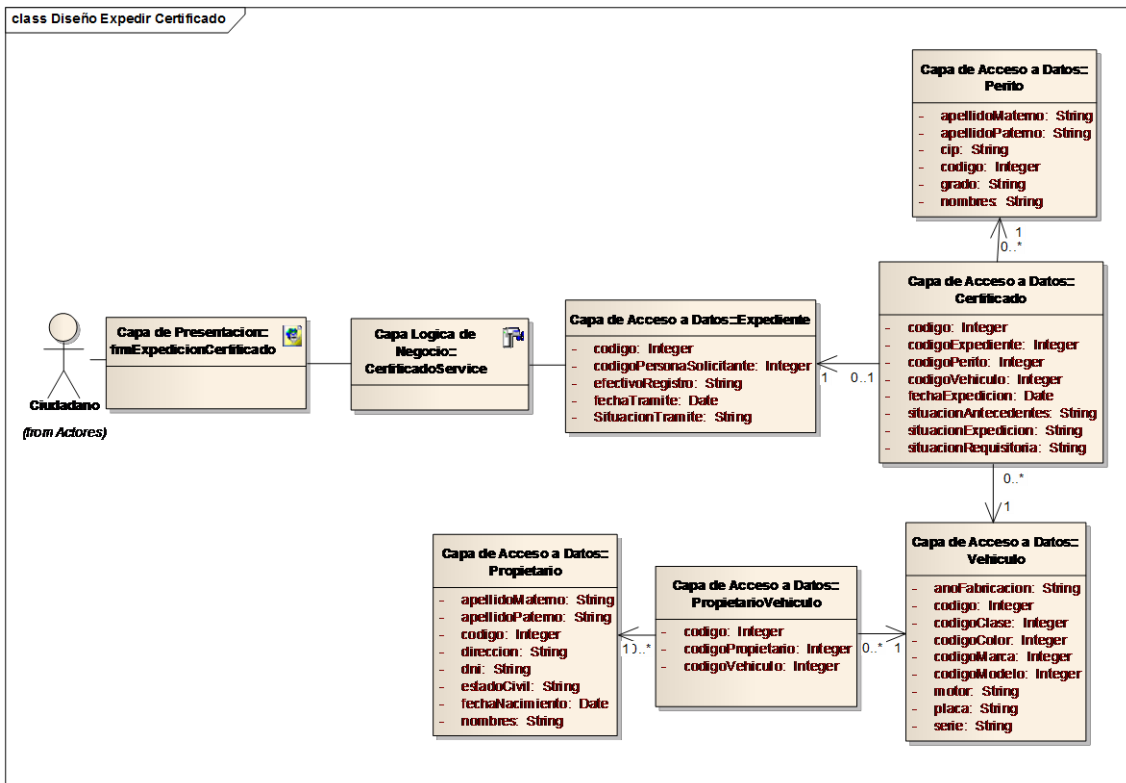


Figura 35: Diagrama de clases de diseño del CUS02.  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Diagrama de Comunicación

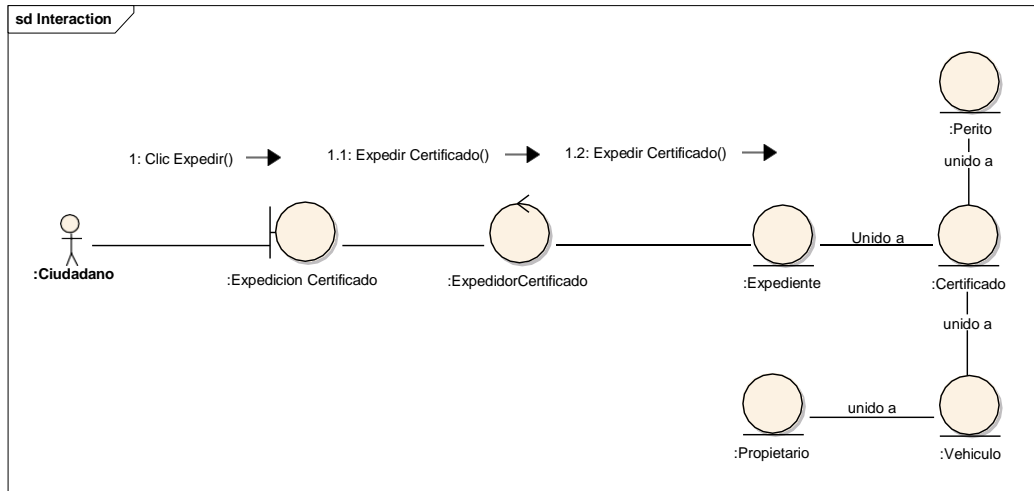


Figura 36: Diagrama de comunicación del CUS02  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Diagrama de Secuencia

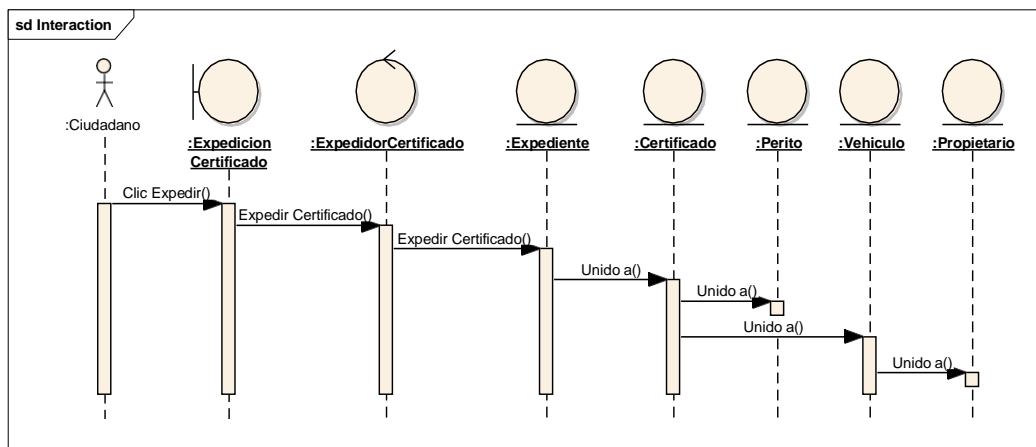


Figura 37: Diagrama de secuencia del CUS02.  
Fuente: DIRTIC PNP.

• Realización del CUS03: validar certificado

✓ Contrato de Análisis

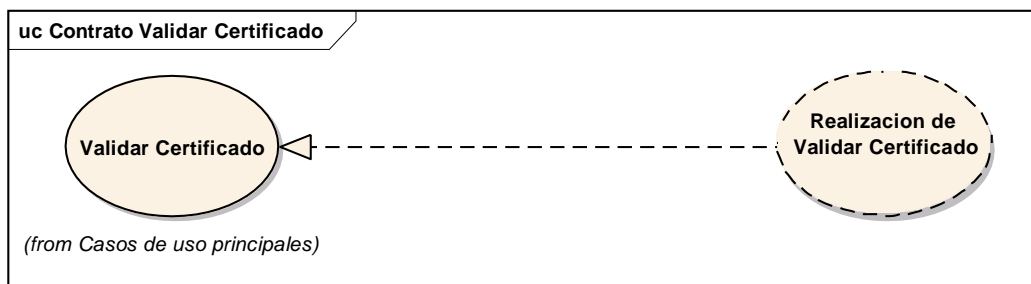


Figura 38: Realización de análisis del CUS03.  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Diagrama de clase de Análisis

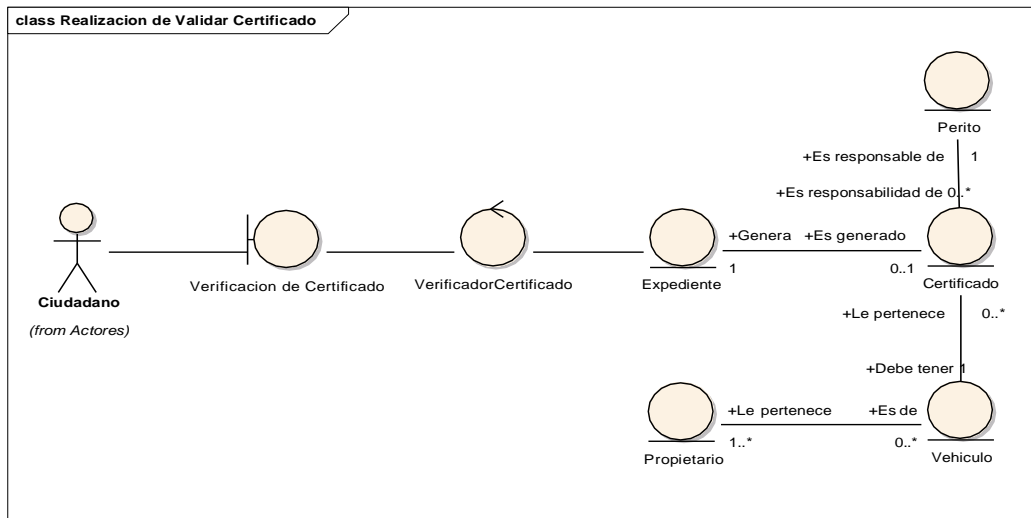


Figura 39: Diagrama de clases de análisis del CUS03.  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Contrato de Diseño

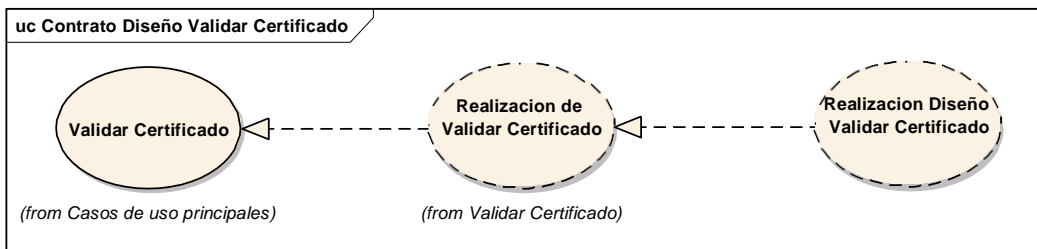


Figura 40: Realización de diseño del CUS03.  
Fuente: DIRTIC PNP.

✓ Diagrama de Clase de Diseño

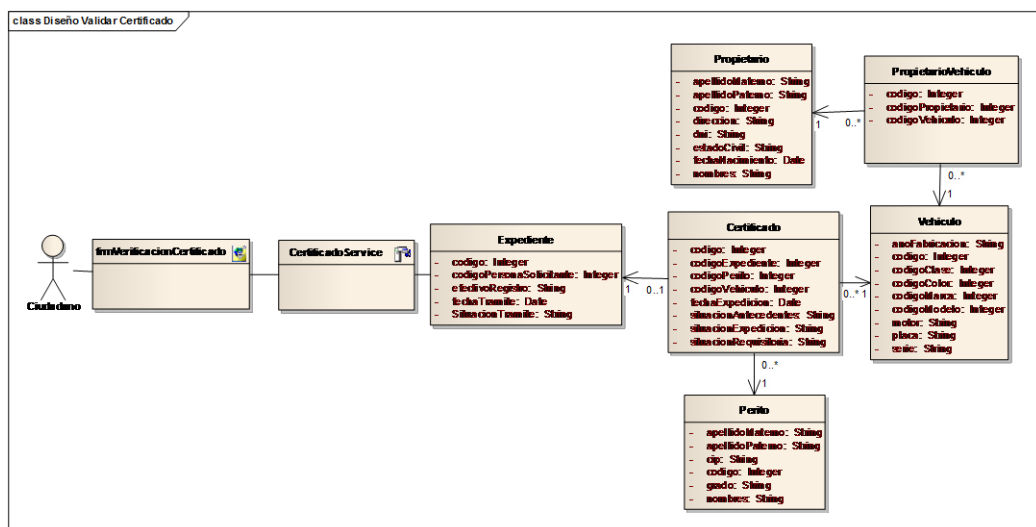
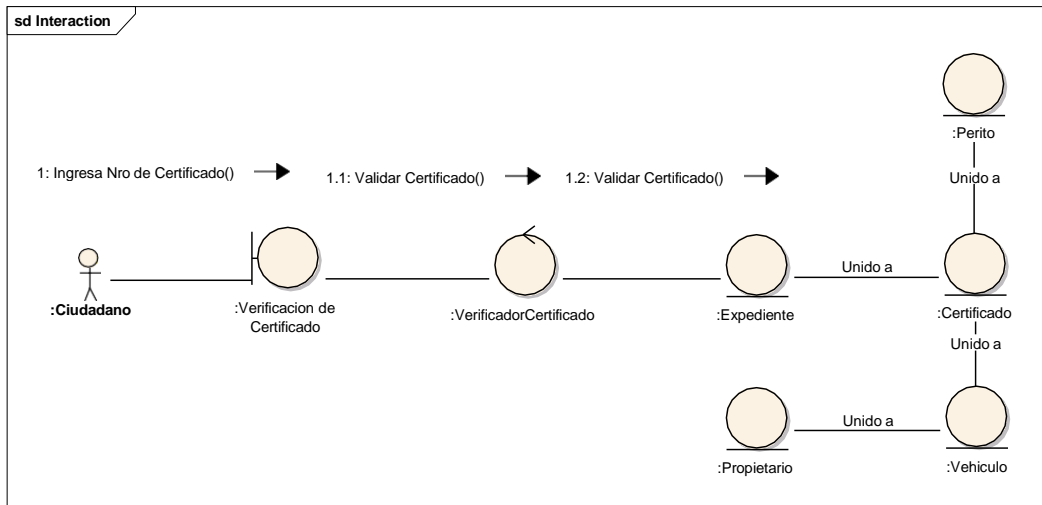


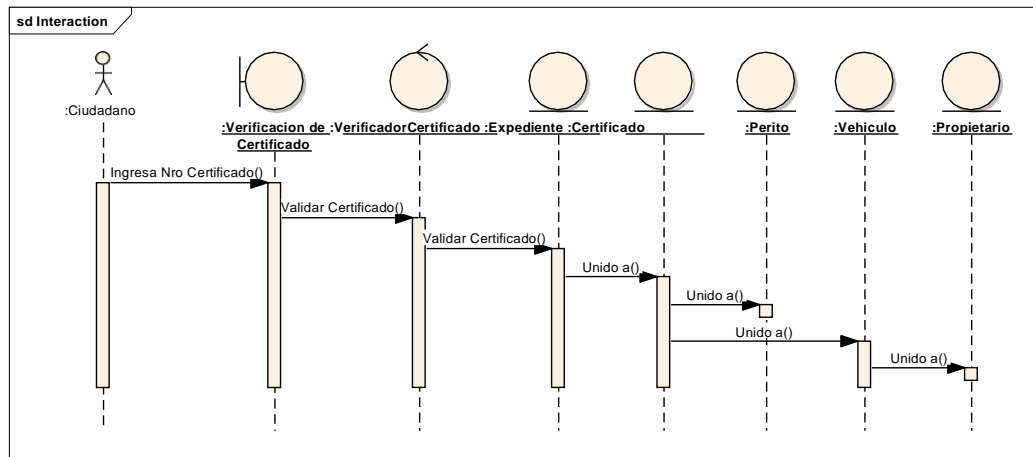
Figura 41: Diagrama de clases de diseño del CUS03.  
Fuente: DIRTIC PNP.

## ✓ Diagrama de Comunicación



**Figura 42: Diagrama de comunicación del CUS03.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

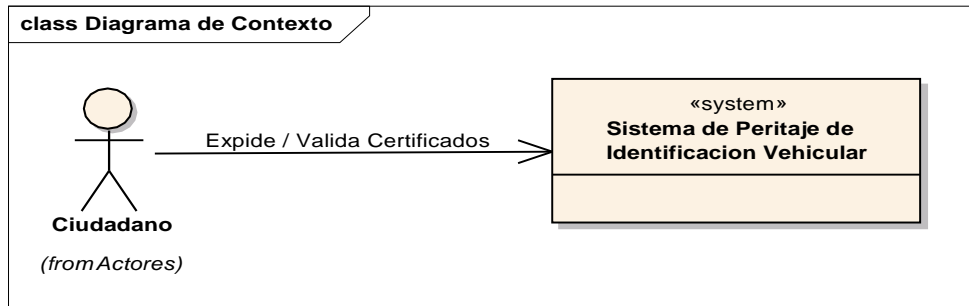
## ✓ Diagrama de Secuencia



**Figura 43: Diagrama de secuencia del CUS03.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

## ↓ Diagrama de Contexto

El diagrama de contexto grafica el flujo de uso del sistema con el proceso principal, así como los actores del mismo.

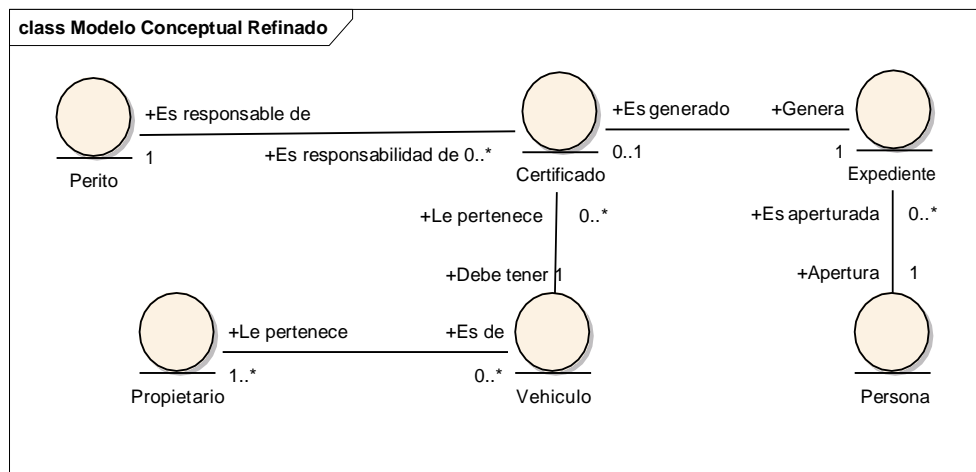


**Figura 44: Diagrama de contexto del sistema de gestión de certificado policial de identificación vehicular.**

Fuente: DIRTIC PNP.

### ↓ Modelo de Análisis (Modelo Conceptual Refinado - MCR)

El MCR, nos permite tener una visualización preliminar de las clases involucradas en el sistema.



**Figura 45: Modelo conceptual refinado.**

Fuente: DIRTIC PNP.

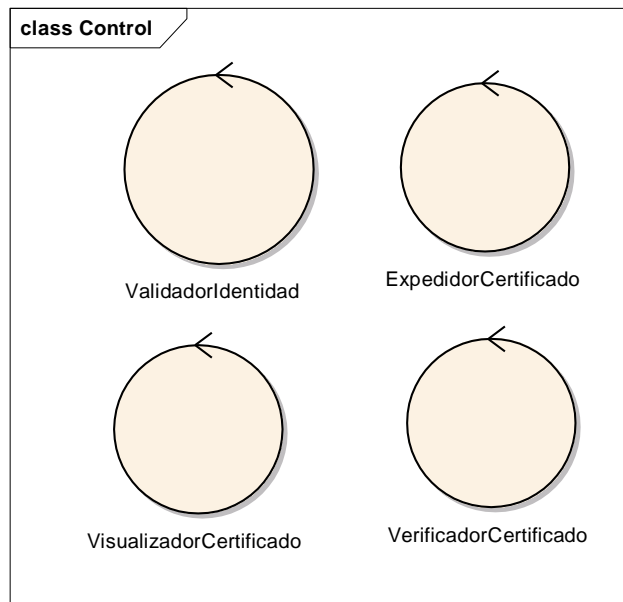
### ↓ Modelo de Diseño

Permite refinar el MCR, durante este proceso puede aumentar o disminuir el número de clases, de aquí nacen las tablas a ser consideradas en la base de datos.



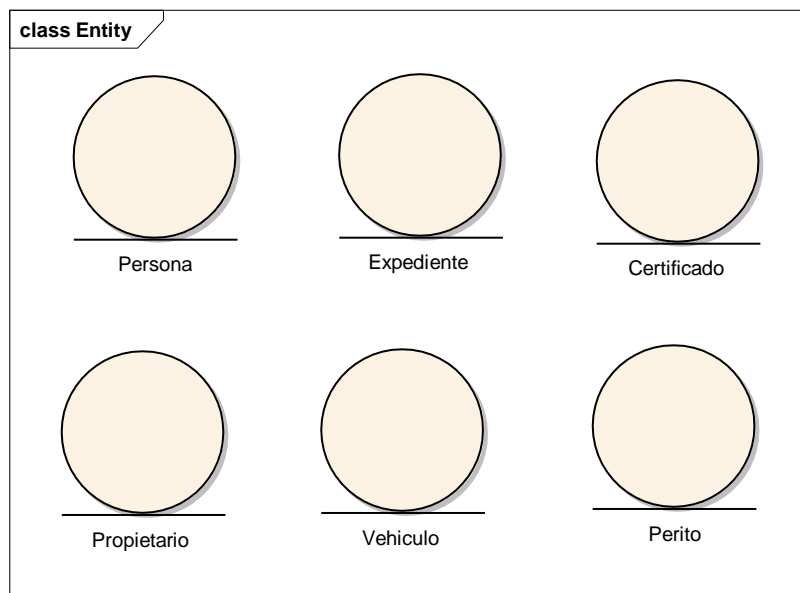


## ↓ Lista de Control



**Figura 48: Lista de control.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

## ↓ Lista de Entity



**Figura 49: Lista de Entity.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

↓ Capa de Presentación



**Figura 50: Capa de presentación.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

↓ Capa de Lógica de Negocio



**Figura 51: Capa de lógica de negocio.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

## Capa de Acceso a Datos

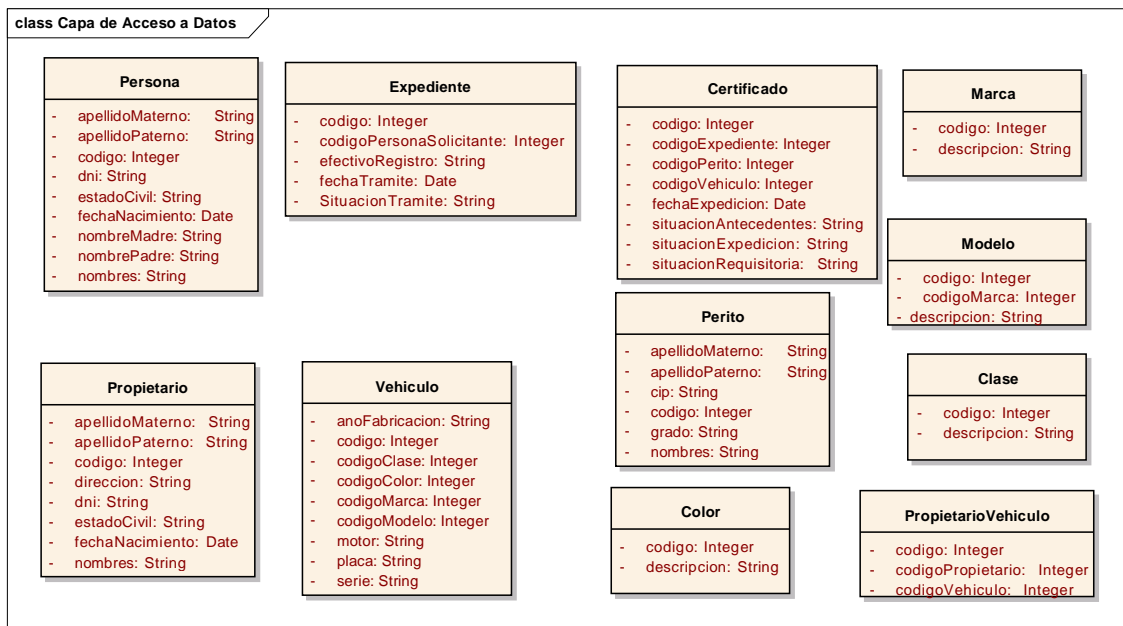


Figura 52: Capa de acceso a datos.

Fuente: DIRTIC PNP.

## ↓ Diagrama de Paquetes

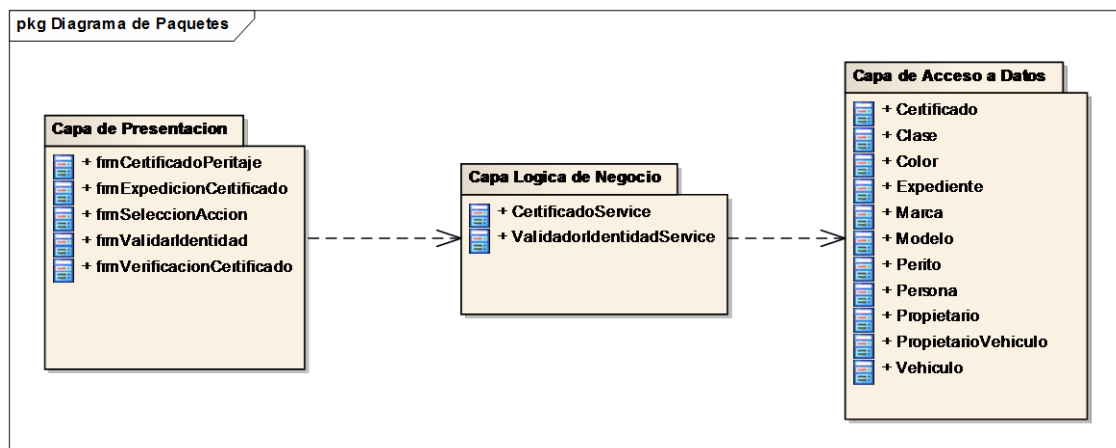
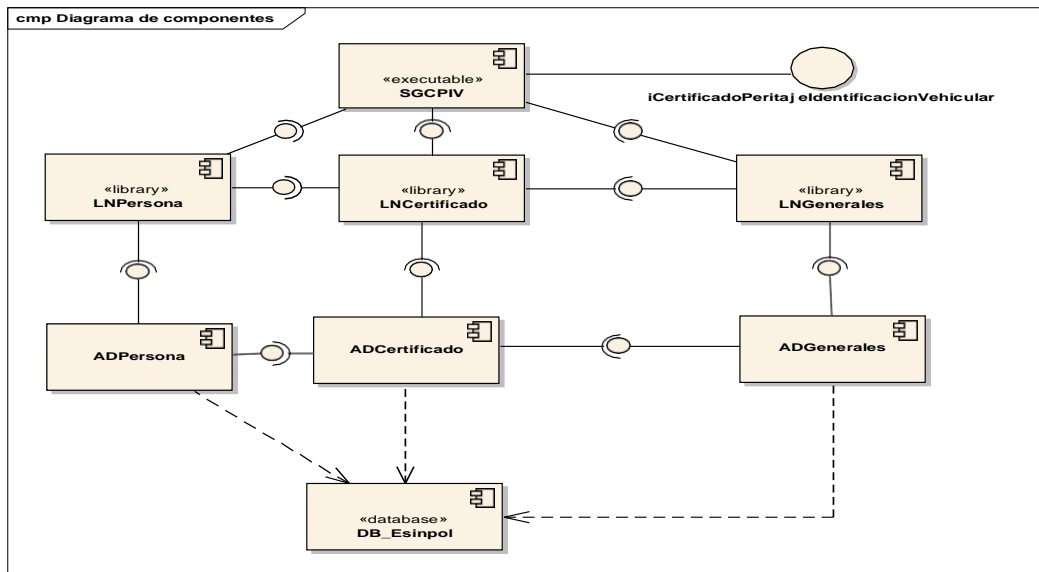


Figura 53: Diagrama de paquetes.

Fuente: DIRTIC PNP.

## ↓ Modelo de Implementación

El modelo de implementación nos presenta clases, artefactos, y otros elementos de bajo nivel que se agrupan en componentes de alto nivel y las interfaces y conexiones entre ellos. Estos componentes son compilaciones de software que trabajan juntos para dar atención a los requerimientos funcionales descritos.

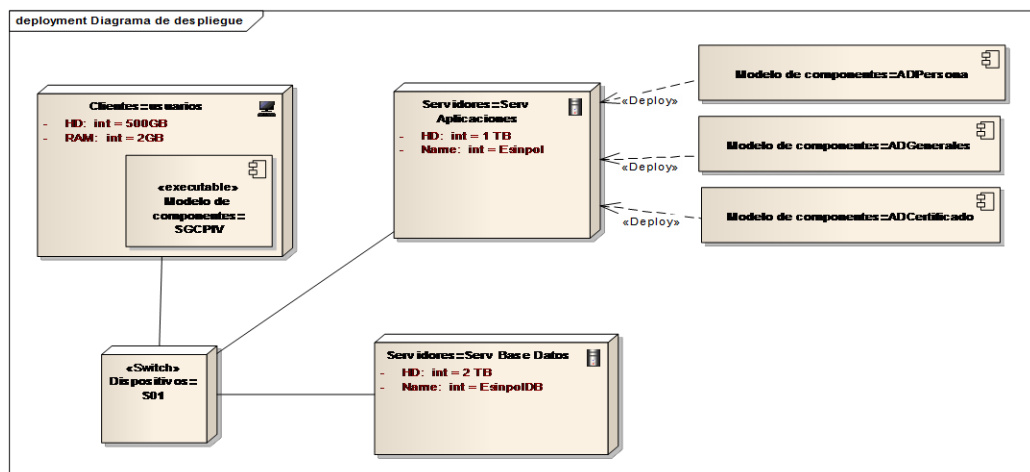


**Figura 54: Diagrama de componentes.**

Fuente: DIRTIC PNP.

### ↓ Modelo de Despliegue

El modelo de despliegue nos brinda la descripción del contexto donde se desplegará la aplicación de software.



**Figura 55: Diagrama de despliegue.**

Fuente: DIRTIC PNP.

## ↓ Interfaces de usuario

Las interfaces de usuario son un medio de poder definir las posibles pantallas que un usuario puede tener, y nos permite realizar validaciones con los usuarios finales.



Figura 56: Enlace en página web PNP.  
Fuente: DIRTIC PNP.

La pantalla inicio nos permite escoger que proceso deseamos realizar, una expedición de certificado o una verificación de la misma.



**Figura 57: Pantalla de inicio.**  
Fuente: DIRTIC PNP.

La página de validación de identidad sirve para identificar la identidad de una persona que haya realizado un trámite para el certificado policial de identificación vehicular y desea expedir la copia.

A Web Page

https://www.pnp.gob.pe

**POLICIA**  
PERUANA  
DIEZ - PATRIA - LEY

**VALIDACION DE IDENTIDAD**

Ingrese información a validar

Nombres:	José Mercedes	Nom. Padre:	Jose Luis
Ape. Paterno:	Zapata	Nom. Madre:	Maria Luisa
Ape. Materno:	Morante	Est. Civil:	Casado
Fech. Naci.:	26/03/1958	Grupo Votación:	1254784

Validar

Regresar

Figura 58: Pantalla de gestión de efectivo.  
Fuente: DIRTIC PNP.



La página de lista de expedientes de persona, muestra los expedientes gestionados por la persona. Se detalla el estado de la disponibilidad del certificado, así como la opción para la descarga.

A Web Page

https://www.pnp.gob.pe

**POLICIA**  
PERUANA  
DIRTIC - PATRIA - LEJ

**Lista de expedientes de la persona**

Expida certificado seleccionando Expedir

Nro expediente	Fech. Apertura	Nro Comprobante	Situacion	Placa	
123456	26/11/2017	54874	Disponible	B0W147	Expedir
654879	28/11/2017	45780	Disponible	O1P687	Expedir
125478	15/12/2017	12477	No Disponible	G6I312	Expedir
989658	12/12/2017	36544	No Disponible	U2D587	Expedir

Regresar

Figura 59: Pantalla lista de expedientes de persona.  
Fuente: DIRTIC PNP.

La página de alerta de certificado no disponible, se muestra cuando una persona da clic en el botón descargar encontrándose el mismo con la situación de no disponible







Figura 60: Pantalla de alerta de certificado no disponible.  
Fuente: DIRTIC PNP.

La página de visualización de certificado muestra el certificado en línea y el mismo puede ser descargado.

A Web Page

← → ✕ 🏠  🔍


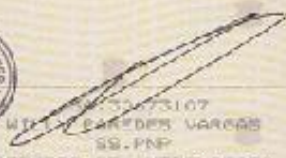
 **Nº 041531**

**POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ**  
**CERTIFICADO POLICIAL DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR**

**DATOS DEL PROPIETARIO :**  
Apellidos y Nombre : **PALACIOS AYALA SAUL**  
Domicilio : **JR. 3RO DE MAYO N 216 CESAR VALLEJO Villa María del Triunfo.**

**DATOS DEL VEHICULO :**  
Clase : **STAT. WAGON** Marca : **NISSAN** Año : **2002**  
Placa : **T60-912 (AUTENTICA 02)** Cierrocerria : **STATION WAGON**  
Motor : **YD220641710 (ORIGINAL)** Color : **BLANCO**  
Serie : **VFY11007029 (ORIGINAL)** Modelo : **AD**

**IDENTIFICACION VEHICULAR:**  
"NO REGISTRA REQUISITORIAS NI ANTECEDENTES POR ROBO A LA FECHA"  
OBSERVACION : **PERITO RESPONSABLE: SR.PNP. CARLOS SALCEDO HUAYTA.**  
Line. 00 de REVILMENTO del 2017

**JEFE DE OFICINA**  
**SR. CARLOS SALCEDO HUAYTA**  
SR.PNP

**OPERADOR DE INFORMÁTICA**  
**SR. CARLOS SALCEDO HUAYTA**  
SR.PNP

**VALIDO :**  
1- POR 45 DIAS CALENDARIOS A PARTIR DE LA FECHA  
2- SOLOAMENTE EL DOCUMENTO ORIGINAL  
- INFORMACION REFERENCIAL DEL VADDEX Y BASE DE DATOS DIAPROVE-PNP  
- PIERDE VALOR POR CUALQUIER ENMIENDADURA  
SE HA TOMADO CONOCIMIENTO DE SU DISEÑO EN LA LEY DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL (L.N. 27444, ART.IV, INC 1,2,1,2,1,3) Y OTROS CON REFERENCIA A LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS POR EL SOLICITANTE.

**Regresar**

Figura 61: Pantalla de visualización de certificado.  
Fuente: DIRTIC PNP.

La página de consultar certificado permite a las personas poder verificar un certificado, se ingresa el código o número del certificado, clic en visualizar y este documento se muestra.



Figura 62: Pantalla de consultar certificado.  
Fuente: DIRTIC PNP.

### 5.3. Prototipo de solución

A continuación, la matriz de innovación con indicación de las actividades en orden cronológico que deberán ejecutarse para implementar las propuestas innovadoras.

Tabla 28:  
Matriz de Innovación.

Medio involucrado	Cambio innovador para lograr el medio	¿Quién es el responsable del cambio?	¿Cuáles son las actividades necesarias para el logro del cambio?
1. Eficacia de la norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas.	Implantación de una norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas.	Alta Dirección del Ministerio del Interior.  Alta Dirección de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos.	Propuesta de modificación al Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad vehicular  1. Redacción del proyecto de Resolución. 2. Opinión jurídica de la Oficina General de Asesoría Jurídica. 3. Opinión Técnica de la Oficina General de Tecnologías de la Información. 4. Consulta de carácter técnico registral a la Dirección Técnica Registral. 5. Difusión del Proyecto de la norma. 6. Evaluación y Aprobación del proyecto de Norma Registral. 7. Expedición de la Resolución por el Despacho del Superintendente Nacional.
2. Eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema:  - Interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular.  - Servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular.	Implementación de Interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular.  Implementación de un servicio en	Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones de la Policía Nacional del Perú.	1. Análisis del esquema de base de datos y la relación de tablas que contengan la información del certificado de identificación vehicular. 2. Análisis y Diseño del servicio web de consulta de certificado de identificación vehicular. 3. Construcción del servicio web de consulta de certificado de identificación vehicular. 4. Testeo funcional del servicio web de consulta de certificado de identificación vehicular. 5. Publicación y pase a producción del servicio web de consulta de certificado de identificación vehicular. 6. Seguimiento y control del desempeño del servicio web de consulta de certificado de identificación vehicular.  1. Análisis del esquema de base de datos y la relación de tablas que

	línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular.		<p>contengan la información del servicio web para visualización y/o impresión de certificado.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Análisis y Diseño del servicio web para visualización y/o impresión del certificado.</li> <li>3. Construcción del servicio web para visualización y/o impresión del certificado.</li> <li>4. Testeo funcional del servicio web de visualización y/o impresión del certificado.</li> <li>5. Publicación y pase a producción del servicio web para visualización y/o impresión de certificado.</li> <li>6. Seguimiento y control del desempeño del servicio web para visualización y/o impresión del certificado.</li> </ol>
--	---	--	--

**Nota** Fuente: Elaboración propia.

#### 5.4. Selección de indicador para reducción del problema

Para medir la reducción del problema se ha redactado el indicador conteniendo la unidad de medida, el sujeto y atributo a medir, conforme a continuación se detalla:

↓ Número de Órdenes de Búsqueda de vehículos automotores dictadas por motivo: proceso investigatorio por delito de falsedad genérica y otros en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos.

Este indicador se va a medir con una temporalidad mensual, para poder visualizar el cambio estadístico y sobre todo es viable puesto que esta información se puede obtener mediante el Sistema de Denuncias Policiales que se encuentra implementado en todo el Perú.

Este indicador se va a medir con una temporalidad mensual para poder visualizar el cambio estadístico. Sobre todo, es viable puesto que esta información se puede obtener de la base de datos de la PNP (Sistema ESINPOL-Vehículos). Este banco de datos es alimentado por la DIPROVE con competencia técnico normativo a nivel nacional en la lucha contra el robo y hurto de vehículos automotores.

## CAPÍTULO III

### LA VIABILIDAD DE LA MEJORA

#### 6. Matriz de costeo e indicadores

Tabla 29:  
Matriz de costeo e indicadores.

Cambios innovadores	Unidad que desarrolla el cambio	Actividad	Plazo a implementar	Indicador de actividad
1. Implantación de una norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas.	Alta Dirección del Ministerio del Interior.	Propuesta de modificación al Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad vehicular.	7 días hábiles.	Informe.
	Alta Dirección de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos.	1. Redacción del proyecto de la Resolución por la Oficina General de Asesoría Jurídica.	10 días hábiles.	Proyecto de la Resolución.
		2. Opinión jurídica de la Oficina General de Asesoría Jurídica.	5 días hábiles.	Informe.
		3. Opinión Técnica de la Oficina General de Tecnologías de la Información.	5 días hábiles.	Memorándum.
		4. Consulta de carácter técnico registral de la Dirección Técnica Registral.	5 días hábiles.	Informe Técnico.
		5. Difusión del Proyecto de la norma.	30 días calendario.	Publicación en el Diario Oficial El Peruano y Portal Institucional de la Superintendencia.
		6. Evaluación y Aprobación del proyecto de Norma Registral.	1 día hábil.	Acta de Consejo Directivo.
		7. Expedición de la Resolución por el Despacho del Superintendente Nacional.	3 días hábiles.	Publicación de la Resolución en el Diario Oficial El Peruano.
2. Implementación de una eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones	Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones de la PNP.	1. Análisis del esquema de base de datos y la relación de tablas que contengan la información del certificado de	04 días hábiles por cada servicio web.	Diagrama de Gantt.

<p>comprometidas con el problema:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementación de interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular.</li> <li>- Implementación de un servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular.</li> </ul>	<p>identificación vehicular y del servicio en línea para visualización y/o impresión de certificado.</p>		
	<p>2. Análisis y Diseño del servicio web de consulta de certificado de identificación vehicular y del servicio en línea para visualización y/o impresión del certificado.</p>	<p>10 días hábiles por cada servicio web.</p>	<p>Diagrama de Gantt.</p>
	<p>3. Construcción del servicio web de consulta de certificados de identificación vehicular y del servicio en línea para visualización y/o impresión del certificado.</p>	<p>10 días hábiles por cada servicio web.</p>	<p>Diagrama de Gantt.</p>
	<p>4. Testeo funcional del servicio web de consulta de certificados de identificación vehicular y del servicio en línea para visualización y/o impresión del certificado.</p>	<p>04 días hábiles por cada servicio web.</p>	<p>Diagrama de Gantt.</p>
	<p>5. Publicación y pase a producción del servicio web de consulta de certificados de identificación vehicular y del servicio en línea para visualización y/o impresión de certificado.</p>	<p>02 días hábiles por cada servicio web.</p>	<p>Diagrama de Gantt.</p>
	<p>6. Seguimiento y control del desempeño del servicio web de consulta de certificados de identificación vehicular y del servicio en línea para visualización y/o impresión del certificado.</p>	<p>Permanente por cada servicio web.</p>	<p>Diagrama de Gantt.</p>

**Nota** Fuente: Elaboración propia.



## **7. Viabilidad**

La viabilidad de cada una de las propuestas innovativas es analizada desde una perspectiva organizacional, económica y normativa. Como resultado del análisis se le otorga un puntaje a cada una de las dimensiones cuya suma total en cada propuesta corresponde a un máximo de 10 puntos. Se considera viable aquella que supera los 7 puntos.

### **7.1. Análisis de viabilidad del cambio 1**

Implantación de una norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas.

#### **7.1.1. Análisis de viabilidad organizacional**

**Política:** La Alta Dirección del Ministerio del Interior y el Alto Mando Policial impulsan la política pública de seguridad ciudadana; en consecuencia, muestran un nivel alto a favor de la presente propuesta normativa.

**Capacidad:** La Policía Nacional del Perú, tiene una capacidad de nivel alto para desarrollar la propuesta tanto en Lima a través de la DIPROVE y en provincias por intermedio de las 35 sedes DEPROVES, que vienen a ser órganos desconcentrados especializados en el combate a los delitos patrimoniales relacionados a vehículos automotores a cargo de las Regiones Policiales.

#### **7.1.2. Análisis de viabilidad económica**

La institución policial tiene una capacidad de nivel alto para costear la propuesta en tanto que la DIPROVE PNP administra recursos directamente recaudados. No obstante, la intervención innovativa no irroga gastos a la Policía Nacional.

#### **7.1.3. Análisis de viabilidad normativa**

**Ámbito:** La aprobación de la propuesta normativa se encuentra fuera del ámbito de intervención del Sector Interior y por ende de la Policía Nacional del Perú. La modificación del artículo 67º de la Resolución del Superintendente Nacional de los Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN, le corresponde a la SUNARP. Por lo tanto, le atañe al Ministerio del Interior a través de la Dirección pertinente coordinar con

el Organismo Técnico Especializado del Sector Justicia mencionado, para que dentro del marco de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, proceda “articular [...] en el ejercicio de sus respectivas competencias, de manera de asegurar el logro de objetivos y metas de conjunto” (Decreto Supremo N° 004-2013-PCM), la evaluación y aprobación de la presente propuesta normativa.

**Dificultades:** La presente propuesta implica un cambio normativo de nivel medio. La aprobación de la modificación normativa pasa por una articulación interinstitucional horizontal y correspondencia de “objetivos y metas de conjunto” (Decreto Supremo N° 004-2013-PCM).

Tabla 30:  
Análisis cuantitativo de viabilidad del cambio 1.

Tipo y subtipo de viabilidad		Valores presentados	Valor obtenido por la propuesta presentada
Viabilidad organizacional	Política	0 = En desacuerdo las principales autoridades de la organización 1 = A favor en un nivel regular las principales autoridades de la organización 2 = A favor en un nivel alto las principales autoridades de la organización	2
	Capacidad	0 = La organización no tiene la capacidad para desarrollar la propuesta 1 = La organización tiene una capacidad de nivel medio para desarrollar la propuesta 2 = La organización tiene una capacidad de nivel alto para desarrollar la propuesta	2
Viabilidad económica		0 = La organización no puede costear la innovación propuesta. 1 = La organización puede costear la innovación propuesta, aunque con dificultades 2 = La organización puede costear la innovación propuesta sin dificultades	2
Viabilidad normativa	Ámbito	0 = Fuera del ámbito de intervención de la organización 1 = Dentro del ámbito de intervención de la organización, pero con algunas restricciones 2 = Dentro del ámbito de intervención de la organización	0
	Dificultades normativas	0 = La propuesta implica un cambio normativo importante y de alto nivel 1 = La propuesta implica un cambio normativo de nivel medio 2 = La propuesta no implica un cambio normativo importante	1
			<b>Total=7</b>

Nota Fuente: Elaboración propia.

## 7.2. Análisis de viabilidad del cambio 2

Eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema:

- ↓ Implementación de interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular.
- ↓ Implementación de un servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular.

### 7.2.1. Implementación de interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular

#### a. Análisis de viabilidad organizacional

**Política:** La Alta Dirección del Ministerio del Interior y el Alto Mando Policial impulsan la política pública de seguridad ciudadana y de Gobierno Electrónico; por lo tanto, muestran un nivel alto a favor de la presente propuesta de interoperabilidad para interactuar con otras entidades del Estado.

**Capacidad:** La Policía Nacional del Perú tiene capacidad de nivel alto para desarrollar la propuesta en razón de contar con personal especializado propio congregados en la Dirección de Tecnología y las Comunicaciones.

#### b. Análisis de viabilidad económica

La institución puede costear sin dificultades la innovación propuesta. Tiene capacidad para sacar adelante la intervención innovativa por el hecho de contar con personal especializado a cargo de la Dirección de Tecnología y las Comunicaciones. En consecuencia, será costo cero.

#### c. Análisis de viabilidad normativa

**Ámbito:** Se encuentra dentro del ámbito de intervención de la Policía Nacional del Perú, pero con algunas restricciones. Si bien tiene la capacidad

tecnológica de implementarla, se requiere comunicar a la “Secretaría de Gobierno Digital – SEGDI, describiendo los servicios que [se] desea que se publique en la PIDE [...] para establecer un Plan de Trabajo Conjunto” (PERU/PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS/SECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL)

**Dificultades normativas:** La propuesta innovativa no implica un cambio normativo importante.

Tabla 31:  
Análisis cuantitativo de viabilidad del cambio 2 (7.2.1.): implementación de interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular.

Tipo y subtipo de viabilidad		Valores presentados	Valor obtenido por la propuesta presentada
Viabilidad organizacional	Política	0 = En desacuerdo las principales autoridades de la organización 1 = A favor en un nivel regular las principales autoridades de la organización 2 = A favor en un nivel alto las principales autoridades de la organización	2
	Capacidad	0 = La organización no tiene la capacidad para desarrollar la propuesta 1 = La organización tiene una capacidad de nivel medio para desarrollar la propuesta 2 = La organización tiene una capacidad de nivel alto para desarrollar la propuesta	2
Viabilidad económica		0 = La organización no puede costear la innovación propuesta. 1 = La organización puede costear la innovación propuesta, aunque con dificultades 2 = La organización puede costear la innovación propuesta sin dificultades	2
Viabilidad normativa	Ámbito	0 = Fuera del ámbito de intervención de la organización 1 = Dentro del ámbito de intervención de la organización, pero con algunas restricciones 2 = Dentro del ámbito de intervención de la organización	1
	Dificultades normativas	0 = La propuesta implica un cambio normativo importante y de alto nivel 1 = La propuesta implica un cambio normativo de nivel medio 2 = La propuesta no implica un cambio normativo importante	2
			<b>Total=9</b>

Nota Fuente: Elaboración propia.

## 7.2.2. Implementación de un servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular

### a. Análisis de viabilidad organizacional

**Política:** La Alta Dirección del Ministerio del Interior y el alto mando policial impulsan la política pública de seguridad ciudadana, en consecuencia, muestran un nivel alto a favor de la presente propuesta.

**Capacidad:** La institución tiene una capacidad de nivel alto para desarrollar la presente propuesta.

### b. Análisis de viabilidad económica

La institución puede costear la innovación propuesta sin dificultades. Tiene capacidad para sacar adelante la intervención innovativa por el hecho de contar con personal especializado propio de la Dirección de Tecnología y las Comunicaciones. En consecuencia, será Costo Cero.

### c. Análisis de viabilidad normativa

**Ámbito:** Esta viabilidad se encuentra dentro del ámbito de intervención de la Policía Nacional del Perú.

**Dificultades normativas:** La propuesta no implica un cambio normativo importante.

Tabla 32:

**Análisis cuantitativo de viabilidad del cambio 2 (7.2.2): implementación de un servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular.**

Tipo y subtipo de viabilidad		Valores presentados	Valor obtenido por la propuesta presentada
Viabilidad organizacional	Política	0 = En desacuerdo las principales autoridades de la organización 1 = A favor en un nivel regular las principales autoridades de la organización 2 = A favor en un nivel alto las principales autoridades de la organización	2
	Capacidad	0 = La organización no tiene la capacidad para desarrollar la propuesta 1 = La organización tiene una capacidad de nivel medio para desarrollar la propuesta 2 = La organización tiene una capacidad de nivel alto para desarrollar la propuesta	2
Viabilidad económica		0 = La organización no puede costear la innovación propuesta. 1 = La organización puede costear la innovación propuesta, aunque con dificultades 2 = La organización puede costear la innovación propuesta sin dificultades	2
Viabilidad normativa	Ámbito	0 = Fuera del ámbito de intervención de la organización 1 = Dentro del ámbito de intervención de la organización, pero con algunas restricciones 2 = Dentro del ámbito de intervención de la organización	2
	Dificultades normativas	0 = La propuesta implica un cambio normativo importante y de alto nivel 1 = La propuesta implica un cambio normativo de nivel medio 2 = La propuesta no implica un cambio normativo importante	2
			<b>Total=10</b>

**Nota** Fuente: Elaboración propia.

## Conclusiones

- a. La “clonación” de vehículos automotores, es una modalidad delictiva que toma los códigos de identificación de un vehículo lícito y los regraba en otro de iguales características objeto de robo o hurto; no sin antes, llegar a obtener el duplicado de placa de rodaje y tarjeta de identificación vehicular de modo fraudulento. Como resultado, las organizaciones criminales logran otro de igual identidad, ofertándolo luego por debajo del precio de mercado. La base de datos de la PNP registra en los años 2014-2016, la cantidad de 1462 vehículos con orden de búsqueda por proceso investigatorio (presuntos vehículos “clonados) procesados por la DIPROVE con sede en Lima. Si no fuera suficiente el elevado robo y hurto de vehículos que por sí afecta su despojo, este problema adiciona, grave afectación a terceras personas, entidades Gubernamentales y No Gubernamentales, al tiempo de definírsele como: alta incidencia del delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular — “clonación” de vehículos) en la transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas.
- b. Las causas de este problema se han priorizado como sigue: 1. Ineficacia de la normativa jurídica que no obliga la gestión de certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículo; 2. Deficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema; y 3. Carencia en el Manual de Procedimientos Operativos Policiales de un protocolo de actuación en comisarías frente a denuncias por pérdida o robo de placas de rodaje.
- c. Respecto a la primera causa; si bien es cierto, el certificado policial de identificación vehicular expedido por la DIPROVE es requisito para tres diversos actos registrables en la SUNARP. Distinto ocurre para la inscripción registral por transferencia vehicular. Sucede que en el acta notarial de transferencia vehicular en base al cual la entidad procede a su inscripción, la normatividad vigente, no obliga a los notarios constar el citado certificado. En efecto, todo fenómeno delincencial no crece en un entorno cualquiera, para que se desarrolle, el sistema debe de tener condiciones de vulnerabilidad. Acontece que un vehículo “clonado” es difícil de ser detectado a no ser por perito en identificación vehicular. En este proceso el especialista constata la originalidad de los números de identificación, características físicas y autopartes. Si luego del peritaje resulta “no cuestionado” se le expide el certificado; caso contrario,

si resulta “cuestionado” se le emite un dictamen pericial y sometido a investigación para esclarecimiento por objeto de robo o hurto.

- d. Sobre la segunda causa, la función de emitir certificados de identificación vehicular recae en la DIPROVE, en donde sus peritos se apoyan en reactivos químicos, energía calorífica, también en la tecnología. La información generada queda registrada en el sistema informático de la PNP. Es absurdo, que sabiéndose de la ineficaz normativa que no obliga al Notario considerar este certificado en el proceso de transferencia vehicular, tampoco existan canales virtuales que permita a la DIPROVE compartir con los actores del proceso, la valiosa información que de ellos surge. Este conocimiento no compartido, constituye el espacio que la criminalidad necesita. Más aún, cuando el Estado impulsa el Gobierno Electrónico que alude al uso de las TICs “para mejorar la información y los servicios ofrecidos a los ciudadanos” (Decreto Supremo N° 004-2013-PCM). Dicho de otro modo, la DIPROVE no provee información en línea a la SUNARP y notarios en una transferencia vehicular, en especial de aquellos vehículos con placas duplicadas. Tampoco cuenta con un servicio web a través de su portal institucional que acerque el Estado al ciudadano, con la provisión del certificado por este medio.
- e. En cuanto a la tercera causa, las comisarias reciben denuncias por pérdida o robo de placas de rodaje y tarjetas de identificación vehicular por requerirse para trámite de su duplicado. Una determinada cantidad de ellas es utilizada por la delincuencia en el proceso de “clonación” de vehículos que en buena cuenta constituyen denuncias falsas. Éstas son recibidas por personal policial sin los principios o conocimiento debido. Ello se debe porque la policía no contempla en sus manuales un protocolo específico de actuación frente a estas denuncias. Evidencia esta deficiencia, lo suscitado en las Comisarias de La Victoria y Pueblo Libre durante los años 2014 y 2015 en donde dos suboficiales recibieron —cada uno de ellos y de una sola persona a la vez—, **cincuenta** y **ciento catorce** denuncias por pérdida de placas y tarjetas de identificación, correspondientes a igual cantidad de vehículos sin tener vinculación patrimonial.
- f. Es necesario expresar que sobres estas causas se trabajaron igual cantidad de medios; no obstante, para enfrentar el problema se involucraron solo a los dos primeros. Estas propuestas innovativas son: 1. Implantación de una norma jurídica que obliga la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compra-venta con placas duplicadas;



y, 2. Implementación de una eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema.

- g. Acerca del primer cambio innovador. Sin duda es la expresión colectiva que entiende necesaria la intervención regulatoria ante la complejidad de la “clonación” de vehículos que ha desafiado la suficiencia e insularidad de los organismos gubernamentales comprometidos. La confianza colectiva y la fe pública se reforzará ante la actitud y acción articuladora interorganizacional de las instituciones responsables. Con certeza, formas nuevas de coproducción de propuestas que ayudan a reducir la inseguridad ciudadana. Su implantación obliga la gestión del certificado de identificación vehicular para efectos de la inscripción registral en la SUNARP, cuyo número constará en el acta notarial de transferencia vehicular, solo para vehículos con **placas duplicadas**. Mejor dicho, el comprador tendrá la certeza de la legalidad del vehículo que compra y el notario la convicción de legitimar una transacción idónea. Para tal efecto se propone la modificación del artículo 67 del Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular (Resolución del Superintendente Nacional de Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP-SN).
- h. Concerniente al segundo cambio innovador: implementación de una eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema. Complementa y fortalece desde un consenso interinstitucional la implantación de una norma jurídica que obliga la gestión del certificado de identificación vehicular en el proceso de transferencia vehicular por compraventa con placas duplicadas. Estos canales son: la implementación de interoperabilidad del certificado de identificación vehicular y de un servicio público en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de este certificado.
- i. Relacionado a la implementación de interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular. Esta actuación de colaboración constituye la capacidad de los sistemas informáticos de la PNP y la SUNARP para intercambiar la información contenida en el citado certificado gestionado en la DIPROVE y su consumo en línea por el Notariado Público durante el proceso de transferencia vehicular cuyo número se hará constar en el acta notarial y por la SUNARP de ser necesario durante la inscripción registral. La información estará disponible en las plataformas para su consumo en tan solo 30 minutos después de culminado el peritaje.

- j. Referente al servicio en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión de certificado policial de identificación vehicular, la emisión de este certificado se dispensará desde el Portal Institucional de la PNP. En este contexto, el recurrente acude con su vehículo a la DIPROVE PNP, donde gestiona el certificado, cuyo contenido queda almacenado en su repositorio. Bastará 30 minutos después de culminado el peritaje, para que desde cualquier ordenador conectado a internet y parte del territorio nacional pueda visualizar y/o imprimirlo a diferencia del procedimiento actual que se entrega en la sede DIPROVE en un lapso de 24 horas después de su gestión o hasta 3 días conforme condiciona el TUPA como plazo para resolver.
  
- k. Para terminar, los cambios innovadores propuestos cuentan con viabilidad organizacional, económica y normativa. La implantación de la norma jurídica e implementación de canales virtuales, constituyen una propuesta integral para combatir con rigurosidad la alta incidencia del delito Contra la Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular —“clonación” de vehículos) en el contexto de las transferencias de vehículos por compraventa con **placas duplicadas** ante una delincuencia cada vez mejor organizada y más capacitada, coadyuvando estos cambios, a un efectivo combate al robo y hurto de vehículos.

## Recomendaciones

Que, el presente trabajo académico se remita a la Alta Dirección del Ministerio del Interior para la implementación del cambio innovador propuesto en el ámbito de intervención de la Policía Nacional del Perú. Esto es, la implementación de una eficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema, como: la interoperabilidad del certificado policial de identificación vehicular, y de un servicio en línea a través del portal institucional para visualización y/o impresión del certificado citado. Respecto de la propuesta innovativa de implantación de una norma jurídica que obligue la gestión del certificado policial de identificación vehicular en el proceso de transferencia de vehículos automotores por compraventa con placas duplicadas; el Sector deberá articular con la Superintendencia Nacional de Registros Públicos dentro del marco de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública (Decreto Supremo N° 004-2013-PCM), convencidos que estaremos lejos de alcanzar un efectivo combate a los delitos patrimoniales relacionados a vehículos automotores en resguardo de la sociedad, si más allá de la ejecución de capturas e incautaciones policiales y medidas implementadas por la SUNARP, la esencial norma propuesta no se vincula al marco vigente de cara a la construcción del buen gobierno que aspiramos. Su vigencia obligará a la demanda de vehículos de segundo uso, corregir su ignorancia sobre una delincuencia cada vez mejor organizada y más capacitada en la “clonación” de vehículos. El grave problema lo justifica.

## Referencias bibliográficas

BUENO DE LA FUENTE, Gema

2008 *Análisis de la Interoperabilidad entre los Sistemas de Apoyo a la Formación de Tecminho*. Madrid: Universidade do Minho-Departamento de Sistemas de Informação. Consulta: 10 de marzo de 2018.

<https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/9089/Relatorio%20para%20TecMinho%20v.8.pdf;jsessionid=FAB6628809BE8B3620E698BBAED507F3?sequence=1>

CARRION, Fernando y TOCORNAL, Ximena

2009 "El robo de vehículos: ¡un negocio que prende motor!". Boletín Ciudad Segura. Delitos contra vehículos. Quito, número 32, pp. 1. Consulta: 29 de julio de 2017.

[https://works.bepress.com/fernando\\_carrion/308/](https://works.bepress.com/fernando_carrion/308/)

CASTRO, Edinson

2015 Argumentación jurídica sobre la tipificación de la clonación vehicular como delito contra la propiedad y seguridad jurídica. Tesis de licenciatura de jurisprudencia con mención en la carrera de derecho. Tulcán: Universidad Regional Autónoma de Los Andes de Ecuador. Consulta: 29 de julio de 2017.

<http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/2464/1/TUTAB038-2015.pdf>

CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRATICO

1994 *Ley N° 26366*. Ley de Creación del Sistema Nacional de los Registros Públicos y de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos. Lima, 14 de octubre.

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3\\_uibd.nsf/80D49FA64AC96BB7052579B30078E790/\\$FILE/26366.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con3_uibd.nsf/80D49FA64AC96BB7052579B30078E790/$FILE/26366.pdf)

CONGRESO DE LA REPUBLICA

1999 *Ley N° 27181*. Ley que establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre. Lima, 7 de octubre.

[file:///D:/Documents/Downloads/NL19991008%20\(1\).pdf](file:///D:/Documents/Downloads/NL19991008%20(1).pdf)

CONGRESO DE LA REPUBLICA

2001 *Ley N° 27444*. Ley del Procedimiento Administrativo General. Lima, 10 de abril.

<file:///D:/Documents/Downloads/NL20010411.pdf>

DIRECCION DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ROBO DE VEHICULOS PNP.  
2011 *DIRECTIVA N° 23-08-2011-DIRINCRI-PNP-DIROVE/UNIPLO-B. Aprobada con Resolución Directoral N° 021-2011-DIGEN/EMG.* Directiva que establece normas y procedimientos a seguir en la prevención e investigación de ilícitos contra el patrimonio en las modalidades de hurto, robo y receptación de vehículos de tránsito terrestre, sus autopartes y accesorios, para optimizar el nivel de coordinación con las Direcciones Territoriales, Direcciones Especializadas y Unidades PNP encargadas de la investigación de otros hechos delictuosos. Lima, 21 de enero.

DIRECCION DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ROBO DE VEHICULOS PNP.  
2015 ATESTADO N° 039-2015-DIREICAJ PNP/DIRPIRV-DIE.G.3. Por delito Contra el Patrimonio - Receptación Agravada, delito Contra La Paz Pública – Asociación Ilícita para Delinquir (art. 317 del CP modificado por la Ley N° 30077) y por delito Contra la Fe Publica – Falsificación Genérica (art. 438 del CP). 2015. Barrios Altos. Cercado de Lima.

DIRECCION DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ROBO DE VEHICULOS PNP.  
2016 INFORME N° 22-2016-DIRECAJ-PNP-DIPROVE-DIE-G03. Sobre organización criminal dedicadas a perpetrar delitos Contra El Patrimonio (Robo, Hurto, Receptación agravada de vehículos modernos y Extorsión), y el Delito Contra la Fe Publica – Falsedad Genérica (en la modalidad de falsificación de documentos y firmas para clonar la identidad vehicular), hechos suscitados en la ciudad de Lima, Callao y otros, por motivo que se indica. 2015. Barrios Altos. Cercado de Lima.

DIRECCION DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ROBO DE VEHICULOS PNP.  
2016 ATESTADO N° 22-2016- DIREICAJ-PNP/DIRPIRV-DIE-G3. Por delito Contra el Patrimonio (hurto agravado del vehículo con placa de rodaje B8M-372, marca Toyota, modelo Yaris, color rojo), delito Contra el Patrimonio (receptación agravada al haberse incautado el vehículo hurtado, clase automóvil, marca Toyota, modelo Yaris, color rojo, año 2011, placa de rodaje B8M-372, con las placas de rodaje que no le corresponde P1H-001); y, delito Contra la Fe Pública-Falsedad Genérica (falsificación de documentos y firmas, erradicación del número de motor y serie, suplantación de identidad vehicular del vehículo de placa de rodaje P1H-001). 2016. Barrios Altos. Cercado de Lima.

DIRECCION DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ROBO DE VEHICULOS PNP.  
2016 ATESTADO N° 02-05.2016-DIREICAJ-PNP/DIRPIRV-OFINTE. Por delito Contra el Patrimonio (Receptación), delito Contra la Fe Pública (Falsificación de Documentos, Uso indebido de la placa de Rodaje C7R-100 (D1) y Tarjeta de Identificación Vehicular) y delito Contra La Tranquilidad Pública delito Contra La Paz Pública - Asociación Ilícita para Delinquir. 2016. Barrios Altos. Cercado de Lima.

DIRECCION DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ROBO DE VEHICULOS PNP.  
2016 NOTA INFORMATIVA N° 19-A-2016-DIREICAJ-DIRPIRV-DIE-GO3 de 19 de enero de 2016. Presunta implicancia del SOB. PNP Luis Miguel HERNANDEZ ROJAS, SOT1. PNP Orlando Eloy LLUIYA RODRIGUEZ, SOT1. PNP Alfredo Vicente JULCA ALCANTARA, SOT1. PNP María Trinidad ROJAS DEL AGUILA, SOT2 PNP Gloria Esperanza CUYA RIVERA y SOT3. PNP Katya Amelia RUIZ FERNANDEZ, en los delitos Contra La Paz Pública – Asociación Ilícita Para Delinquir y delito Contra La Fe Pública – Falsificación Genérica. 2016. Barrios Altos. Cercado de Lima.

DIRECCION DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ROBO DE VEHICULOS PNP.  
2016 NOTA INFORMATIVA N°11-2016-DIREICAJ-DIRPIRV-DIE-G03. Presunta implicancia del SOS PNP Rolando Lázaro ZANABRIA CAPCHA y SOS PNP Mauro Félix CHIRINOS ARROYO, en los delitos Contra La Paz Publica – Asociación Ilícita Para Delinquir y Delito Contra La Fe Pública – Falsificación Genérica. 2016. Barrios Altos. Cercado de Lima.

DIRECCION DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ROBO DE VEHICULOS PNP.  
2016 PARTE N° 61-2017-DIRECAJ-PNP-DIPROVE-DIE-G03. Diligencias policiales efectuadas por disposición del Fiscal de la Décima Primera Fiscalía Provincial Penal de Lima, con relación a la Solicitud-Denuncia, presentada por Mónica Elena BARRUETO PEREZ (60), por el presunto delito contra El Patrimonio (receptación) y contra la Fe Pública-Falsedad Genérica, contra José Rogelio NEIRA MAMANI y los que resulten responsables. 2017. Barrios Altos. Cercado de Lima.

FRISANCHO, Manuel

2011 Delitos Contra la Fe Pública. Lima. AVRIL EDITORES.

HINOJOSA, Maira

2004 Impunidad en el delito de hurto de automotores y otros delitos concurrentes la falsedad marcaria y la falsedad en documento público, en el departamento de la Guajira. [Monografía]. Consulta 12 de agosto de 2017.

<http://tangara.uis.edu.co/biblioweb/tesis/2004/114304.pdf>

LAJ, Francisco

2014 Técnicas y métodos de detección de alteraciones en los sistemas de identidad vehicular, en casos de robo y hurto de vehículos. Tesis de licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales con mención en Investigación Criminal y Forense. San Juan Chamelco: Universidad Rafael Landívar de Guatemala. Consulta: 29 de julio de 2017.

<http://biblio3.url.edu.gt/Tesario/2014/07/03/Laj-Francisco.pdf>

LEON, Juan y BASTIDAS, Leticia

2013 Tipificación como delito a la alteración a los sistemas de identificación vehicular en la legislación penal ecuatoriana. Tesis de licenciatura en ciencias políticas y sociales con mención en Derecho. Quito: Universidad Central de Ecuador, Facultad de Jurisprudencia Ciencias Políticas y Sociales. Consulta: 29 de julio de 2017.

<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3846/1/T-UCE-0013-Ab-120.pdf>

LTCPROJECT & UNIVERSIDAD ADOLFO IBAÑEZ

2012 “MODELO DE GESTIÓN DE LA INNOVACIÓN PARA EL SECTOR PÚBLICO CHILENO E IMPLEMENTACIÓN DEL PILOTO A LA MUNICIPALIDAD DE CONCHALÍ DEFINICIÓN, DISEÑO E IMPLIMENTACIÓN DEL MODELO, pp. 15-16-124. Consulta: 01 de marzo de 2018.

<http://repositoriodigital.corfo.cl/bitstream/handle/11373/8210/IF%20Gestion%20de%20la%20Innovacion%20para%20el%20Sector%20Publico.pdf?sequence=1>

MARIÑEZ, Freddy

2016 “Innovación y gobernanza colaborativa para la gestión de las políticas públicas”, pp. 1-4. Consulta: 09 de marzo de 2018.

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/AC61DABDCDA043CB05258138006C132C/\\$FILE/marinnav.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/AC61DABDCDA043CB05258138006C132C/$FILE/marinnav.pdf)

MACLAREN, Anna

2003 “¿Cómo definimos la clonación”? En MACLAREN, Anna (coordinadora). Colección La mirada de la ciencia. Madrid: Editorial Complutense, p. 9. Consulta: 29 de julio de 2017.

[https://books.google.com.pe/books?id=7LbMCdujueUC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=7LbMCdujueUC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

2003 *Decreto Supremo N° 058-2003-MTC*. Reglamento Nacional de Vehículos. Lima, 07 de octubre.

[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_70.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_70.pdf)

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

2008 *Decreto Supremo N° 17-2008-MTC*. Lima, 18 abril de 2008. Consulta: 25 de abril de 2018.

[file:///D:/Documents/Downloads/190945-5%20\(1\).pdf](file:///D:/Documents/Downloads/190945-5%20(1).pdf)

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

2009 Resolución Ministerial N° 882-2009-MTC-02. Lima, 30 de diciembre. Consulta: 25 de abril de 2018.

file:///D:/Documents/Downloads/441268-1.pdf

MINISTERIO PÚBLICO-CUARTA FISCALÍA SUPRANACIONAL CORPORATIVA ESPECIALIZADA DE CRIMINALIDAD ORGANIZADA

2016 Disposición N° 01. Disposición Fiscal de Inicio de Diligencias Preliminares, 25 de agosto.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

2014 *Guía general para identificación, formulación y evaluación social de proyectos de inversión pública, a nivel de perfil*. Lima: Dirección General de Inversión Pública. Consulta: 20 de noviembre de 2017.

[https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv\\_publica/docs/novedades/2015/guia\\_general.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/novedades/2015/guia_general.pdf)

MINISTERIO DEL INTERIOR

2017 *Texto Único de Procedimientos Administrativos-TUPA del Ministerio del Interior Policía Nacional del Perú*. Lima. Consulta 23 de marzo de 2018.

[https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv\\_publica/docs/novedades/2015/guia\\_general.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/novedades/2015/guia_general.pdf)

MINISTERIO DE JUSTICIA

2001 *Decreto Supremo N° 036-2001-JUS*. Lima, 24 de octubre. Consulta: 24 de octubre de 2017.

file:///D:/Documents/Downloads/NL20011025%20(2).pdf

MINISTERIO DE JUSTICIA

2009 Decreto Supremo N° 003-2009-JUS. Lima, 04 de marzo. Consulta: 25 abril de 2018.

file:///D:/Documents/Downloads/319534-5.pdf

MUSGROVE, Philip

1996 "Un fundamento conceptual para el rol público y privado en la salud". Revista de Análisis Económico. Santiago, volumen 11. N° 2, pp. 9-36. Consulta 28 de noviembre de 2017.

<http://www.rae-ear.org/index.php/rae/article/view/157/279>



OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO  
2013 Manual sobre los delitos relacionados con la Identidad. Viena. Consulta 18 de octubre de 2017.

[https://www.unodc.org/documents/organized-crime/13-83700\\_Ebook.pdf](https://www.unodc.org/documents/organized-crime/13-83700_Ebook.pdf)

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE POLICÍA CRIMINAL (INTERPOL)  
s/f *INTERPOL: Robo de vehículos. Consulta: 29 de julio de 2017.*

<https://www.interpol.int/es/Criminalidad/Robo-de-veh%C3%ADculos/Robo-de-veh%C3%ADculos>

PODER EJECUTIVO

2015 Decreto Legislativo N° 1214. Decreto Legislativo que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes. Lima, 23 de setiembre.

<file:///D:/Documents/Downloads/1291565-4.pdf>

PODER EJECUTIVO

2016 Decreto Legislativo N° 1267. Ley de la Policía Nacional del Perú. Lima, 16 de diciembre.

<http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-de-la-policia-nacional-del-peru-decreto-legislativo-n-1267-1464781-2/>

PODER EJECUTIVO

2016 Decreto Legislativo N° 1246. Decreto Legislativo que aprueba diversas medidas de simplificación administrativa. Lima, 9 de octubre.

<file:///D:/Documents/Downloads/1451932-2.pdf>

PODER EJECUTIVO

1991 Decreto Legislativo N° 635. Decreto Legislativo que promulga el Código Penal. Lima, 8 de abril.

[https://apps.contraloria.gob.pe/unetealcontrol/pdf/07\\_635.pdf](https://apps.contraloria.gob.pe/unetealcontrol/pdf/07_635.pdf)

PODER EJECUTIVO

2008 Decreto Legislativo N° 1049. Ley del Notariado y de la Función Pública. Lima, 25 de junio.

[file:///D:/Documents/Downloads/218543-1%20\(1\).pdf](file:///D:/Documents/Downloads/218543-1%20(1).pdf)

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS (PCM)

*Secretaría de Gestión Pública: Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública.*  
Consulta: 29 de julio de 2017.

<http://sgp.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2017/04/PNMGP.pdf>

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

2011 Decreto Supremo N° 083-2011-PCM. Crean la Plataforma de Interoperabilidad del Estado - PIDE. Lima 20 de octubre.

[http://www.gobiernodigital.gob.pe/normas/0/NORMA\\_0\\_DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20083-2011-PCM.pdf](http://www.gobiernodigital.gob.pe/normas/0/NORMA_0_DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20083-2011-PCM.pdf)

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

2013 Decreto Supremo N° 004-2013-PCM. Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública. Lima 9 de enero. Consulta: 30 de marzo de 2018.

<http://sgp.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2015/06/DS-004-2013-PCM-Aprueba-la-PNMGP.pdf>

PERU/PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS/SECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL

*Interoperabilidad: Procedimiento para usar la PIDE. Publicación.* Consulta el 02 de abril de 2018.

<http://www.gobiernodigital.gob.pe/interoperabilidad/>

RAMIREZ, Rolando

2007 La adquisición de propiedad en las transferencias de vehículos automotores. [Monografía]. Consulta 12 de setiembre de 2017.

<http://www.notariaramirez.com.pe/temasjuridicos/Documento01.pdf>

RAMIREZ-ALUJAS, Álvaro

2012 “Innovación en las organizaciones y servicios públicos: ¿El eslabón perdido? Bases para la transición hacia un modelo de innovación abierta y colaborativa”. *Estado, Gobierno, Gestión Pública*. Santiago de Chile, pp. 12-13. Consulta: 01 de marzo de 2018.

[file:///D:/Documents/Downloads/Dialnet-InnovacionEnLasOrganizacionesYServiciosPublicos-5604772%20\(6\).pdf](file:///D:/Documents/Downloads/Dialnet-InnovacionEnLasOrganizacionesYServiciosPublicos-5604772%20(6).pdf)

RED DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN (RTA)

2014 Directrices – Interoperabilidad. Consulta: 05 de diciembre de 2014.

<http://mgd.redrta.org/directrices-interoperabilidad/mgd/2015-01-23/112234.html>

REY, Amalio

2017 “Seis tipos de innovación pública”. En Blog de Amalio Rey. Visto el 01 de marzo de 2018.

<http://www.amaliorey.com/2017/05/27/seis-tipos-de-innovacion-publica-post-536/>

SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA

2014 “Directrices-Interoperabilidad”. En Red de Transparencia y Acceso a la Información. Consulta: 27 de febrero de 2018.

<http://mgd.redrta.org/directrices-interoperabilidad/mgd/2015-01-23/112234.html>

SHERMAN, Lawrence W.

2012 Desarrollo y evaluación de programas de seguridad ciudadana en América Latina: Protocolo para la prevención del delito a partir de la evidencia. En *BIDMejorando vidas*. p. 23. Consulta 09 de marzo de 2018.

<https://publications.iadb.org/handle/11319/5503>

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE REGISTROS PÚBLICOS

2002 *Resolución del Superintendente Nacional de Los Registros Públicos N° 041-2002-SUNARP/SN*. Lima 04 de febrero. Consulta: 25 de abril de 2018.

<file:///D:/Documents/Downloads/NL20020208.pdf>

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE REGISTROS PÚBLICOS

2013 *Resolución de Superintendencia Nacional de los Registros Públicos N° 039-SUNARP-SN*. Lima 15 de febrero. Consulta: 23 de marzo de 2018.

[file:///D:/Documents/Downloads/Central%20Resoluci%C3%B3n%20039-2013-SN%20\(4\).pdf](file:///D:/Documents/Downloads/Central%20Resoluci%C3%B3n%20039-2013-SN%20(4).pdf)

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE REGISTROS PÚBLICOS

2016 *Sunarp: Noticias. Oficina Registral de Lima recibió 3060 Solicitudes de Transferencia Vehicular Virtuales en el primer mes de funcionamiento del SID – Sunarp para compra y venta de vehículos. Lima 04 de abril*. Consulta: 23 de marzo de 2018.

<https://www.sunarp.gob.pe/PRENSA/inicio/post/2016/04/04/oficina-registral-de-lima-recibio-3060-solicitudes-de-transferencia-vehicular-virtuales-en-el-primer-mes-de-funcionamiento-del-sid-sunarp-para-compra-y-venta-de-vehiculos>

SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE REGISTROS PÚBLICOS

s/f *Sunarp: Nosotros*. Consulta: 08 de diciembre de 2107.

<https://www.sunarp.gob.pe/nosotros.asp>

TUDELA, Patricio

2007 *Sociedad y Policía: Desarrollo y retos de la función policial en las democracias latinoamericanas*. Consulta: 01 de marzo de 2018.

<http://docplayer.es/20220684-Sociedad-y-policia-desarrollo-y-retos-de-la-funcion-policial-en-las-democracias-latinoamericanas.html>

VASQUEZ-RIAL, Horacio

2011 "Las guerras de toda la vida El Mal". *En LibertadDigital*. Consulta: 08 de marzo de 2018.

<http://www.libertaddigital.com/opinion/ideas/el-mal-1276238759.html>

VERA, Ricardo

2012 Documentos de gestión: herramientas para su elaboración en la gestión pública. Primera edición. Lima: Instituto Pacífico.

ZERILLO, Douglas

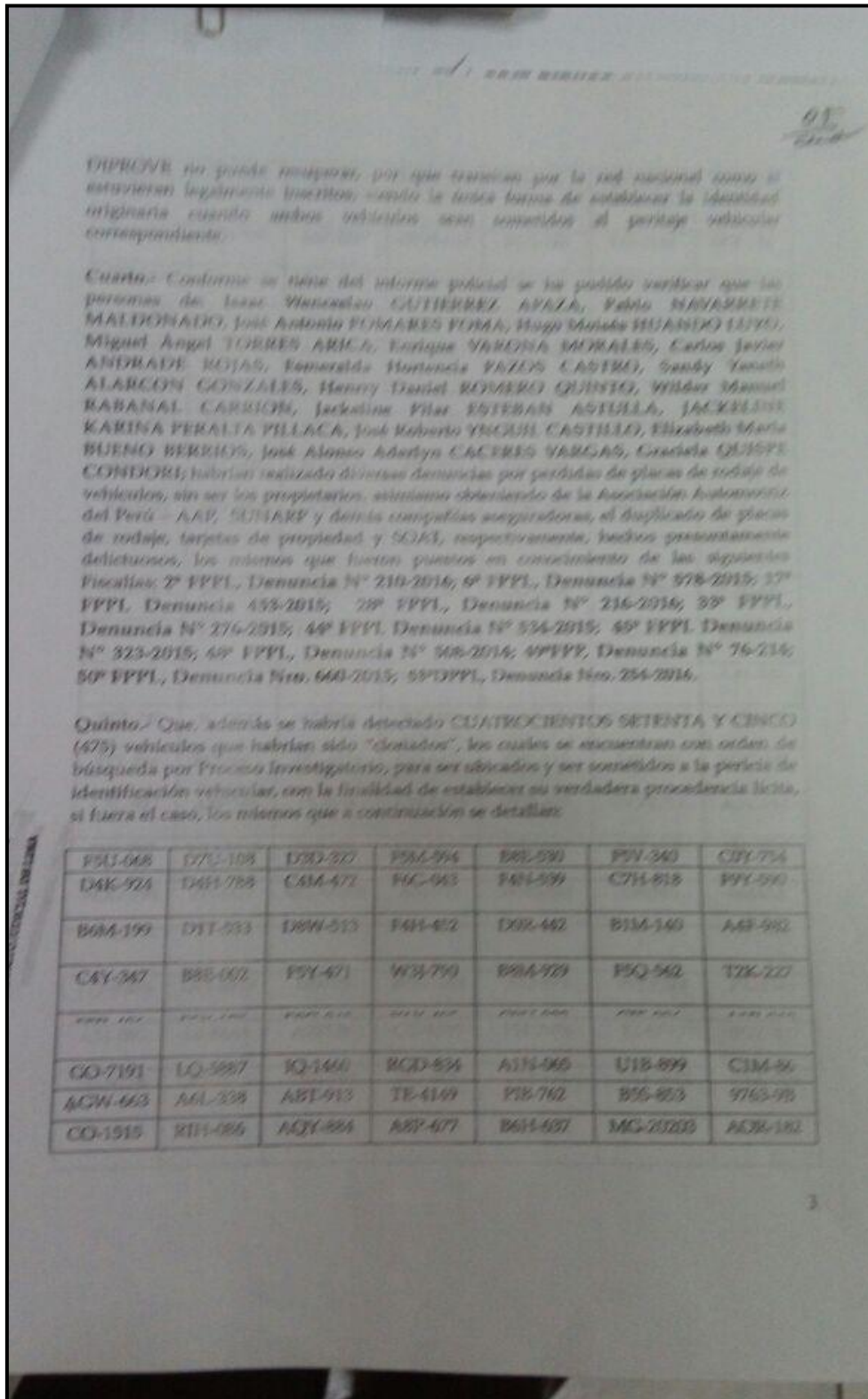
2014 "La Innovación en la gestión Pública", p. 2. Consulta: 01 de marzo de 2018.

<http://siare.clad.org/fulltext/0076528.pdf>

**Apéndice 1**

Relación nominal de 475 vehículos que habrían sido “clonados” y con Orden de Búsqueda.

**Fuente:** DIPROVE PNP. Disposición Fiscal de Inicio de Diligencias Preliminares N° 01 de 25 de agosto de 2016 (CASO N° 27-2016) del Tercer Despacho de la Cuarta Fiscalía Provincial Supraprovincial Especializada Contra la Criminalidad Organizada.



1877 RIEMEN RIJTTEN EN/RIJVEN

66  
1240

DJ-0734	PL-5950	AH-285	SHM-734	AH-285	BVL-021	LI-0991
DJ-0730	WTD-398	LT-3063	SH-536	WU-5965	PJF-432	DZB-343
B4K-499	BSC-301	MP-3267	1799-012	BLI-730	LQ-6538	SCF-355
DJ-0460	TRE-035	KQ-4147	VRE-606	XQ-3141	CEQ-343	DZA-685
AAA-1755	TIL-1347	WIK-1583	PC-5613	AT-11-380	CAF-401	5-0820
PO-4323	BRE-750	A6W-704	AAI-529	PBI-556	BZT-796	RFD-938
DI-7907	VI-1167	BZL-167	MI-1083	CR-590	C9V-307	DA-1399
A6H-480	PK-104	AD-2520	BE-2465	CIV-620	BSC-222	B4I-370
AD-638	B6C-489	BC-3409	PK-129	CAI-796	AD-9570	DIP-976
BZ-1022	HE-5955	DC-9504	BOI-445	PQR-129	PBU-941	WGL-720
AAE-261	RP-2540	CI-818	AAI-261	CO-9885	CAI-780	PQR-442
TGC-089	ZAI-622	DC-3943	CG-4109	DC-9298	CG-4567	KI-4076
UC-4014	CRU-573	WP-3712	BN-1359	BO-3614	BN-1712	AAI-342
BZ-240	AC-8892	CI-6540	BZ-1022	A6W-444	BQ-1474	A7S-672
F2I-816	BQ-3951	BQ-4313	CG-5117	C9L-713	P4B-893	W3C-845
C3L-822	A3F-556	PL-8595	CI-9843	PCR-817	WQ-2218	A3Y-764
BB3-767	WU-3125	B6S-301	C3M-072	B5U-277	RR-654	SH-2508
BCD-794	PF-4437	MG-66853	ABJ-712	W3C-845	03E345	86445A
NY-8896	OH-6929	489745	BRW-362	A5I-591	PH-7574	PX-1365
A5I-591	LA-6645	A22126	CG-1510	PH-7076	LI-6790	BCZ-417
HI-4078	UO-7516	AEB-789	PO-817	PIP-171	DJK-842	CIA-709
F5P-360	PY-6025	SB-4079	PCI-175	OQ-2226	OB-1014	5G-9336

18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100



*Q. B. S. A. S. A.*

DHW-015	YIC-433	F7H-876	F0M-132	F2M-278	F6R-586	B1N-087
D6Q-091	T3U-675	ACY-796	F7H-843	A3Z-664	ABQ-371	F2M-278
EEP-116	D3E-551	D0Y-640	F2I-008	A9L-902	C9C-371	C9A-476
F4Z-502	C3E-187	C0K-114	B7E-432	C0E-178	C6J-337	M3E-012
D5F-177	A3B-179	D4B-281	C9E-163	M1U-453	D8D-695	D6E-114
B7X-432	A9U-623	C1M-244	F4B-593	T2I-428	ABR-412	D6A-356
B1J-232	D1T-234	M2Y-182	D4B-732	F3E-248	D4C-398	V6N-597
D9T-785	F3H-897	H2E-808	F6B-464	W3N-764	W3K-799	T2L-466
C8U-498	F77-042	Y1N-401	D6C-220	Z3V-630	F7J-231	AAP-030
W3H-756	C2Z701	M2O-579	B0N-889	ABX-938	A7T-820	V6N-597
D1O-046	F7J-957	V4U-834	V3T-429	D3Y-511	M3O-572	AMT-234
V4H-756	C2Q-185	D4Y-161	V3E-495	M2O-579	Z3Q-562	

**Sexto.-** Que a la fecha se habría intervenido vehículos que presentaban placas originales duplicadas (DI), con los números de motor y serie regrabados, los mismos que luego de ser sometido a la pericia respectiva, restauraron numeros originales que corresponden a vehículos robados, en la ciudad de Juliaca, (placas de rodaje N° BIM-140 (DI), para luego de ser sometido a un peritaje de identificación vehicular se estableció que le corresponden al vehículo de placa de rodaje N° A7T-494, robado en la jurisdicción de la DIVINCRI-PNP San Miguel el 30AGO2014. En la ciudad de Huancayo, (placas de rodaje N° DIT-533 (DI), para luego de ser sometido a un peritaje de identificación vehicular se estableció que le corresponden al vehículo de placa de rodaje N° CIO-863, robado en la jurisdicción de la Comisaria de Laderas de Villa el 20OCT2015. En el distrito de Los Olivos, (placas de rodaje N° C9U-333 (DI), para luego de ser sometido a un peritaje de identificación vehicular se estableció que le corresponden al vehículo de placa de rodaje N° F4E-240, robado en la jurisdicción de la Comisaria de Santa Luzmila el 24ABR2014. En la ciudad del Cusco, (placa de se intervino el vehiculo con placas de rodaje N° B8E-002 (DI), para luego de ser sometido a un peritaje de identificación vehicular se estableció que le corresponden al vehiculo de placa de rodaje N° B3U-090, robado en la jurisdicción de El Cercado de Lima, el 09JUL2014.

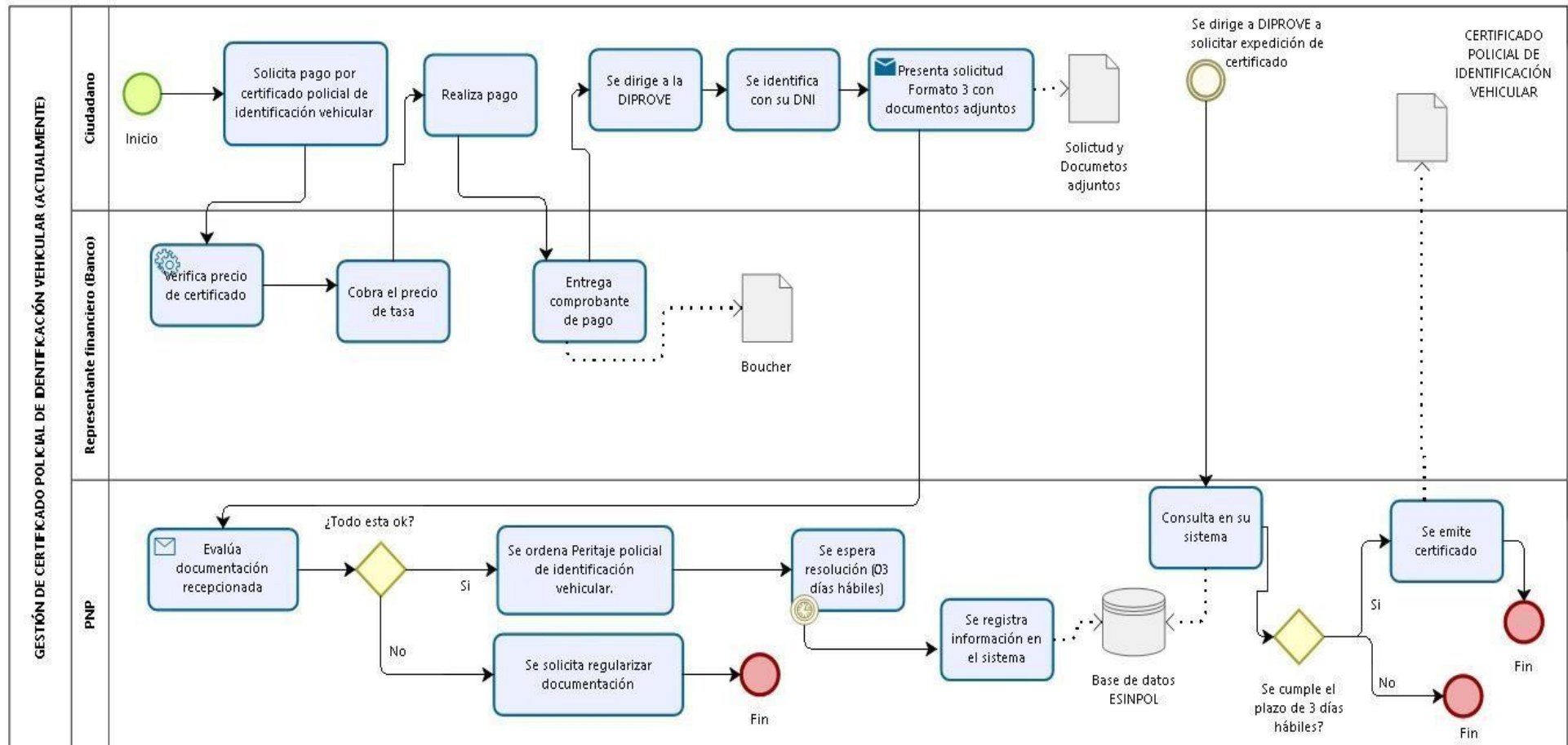
**Séptimo.-** En el Distrito de Los Olivos, se intervino los vehiculos con placas de rodaje N° FSX-175 (DI), para luego de ser sometido a un peritaje de identificación vehicular se estableció que le corresponden al vehiculo de placa de rodaje N° F0M-263, robado en la jurisdicción de la Comisaria de Villa María del Triunfo el 20ENE2014. En el

al  
E  
la  
  
la  
la  
le  
o,  
su  
o  
  
n  
y  
—  
7  
/  
—  
x



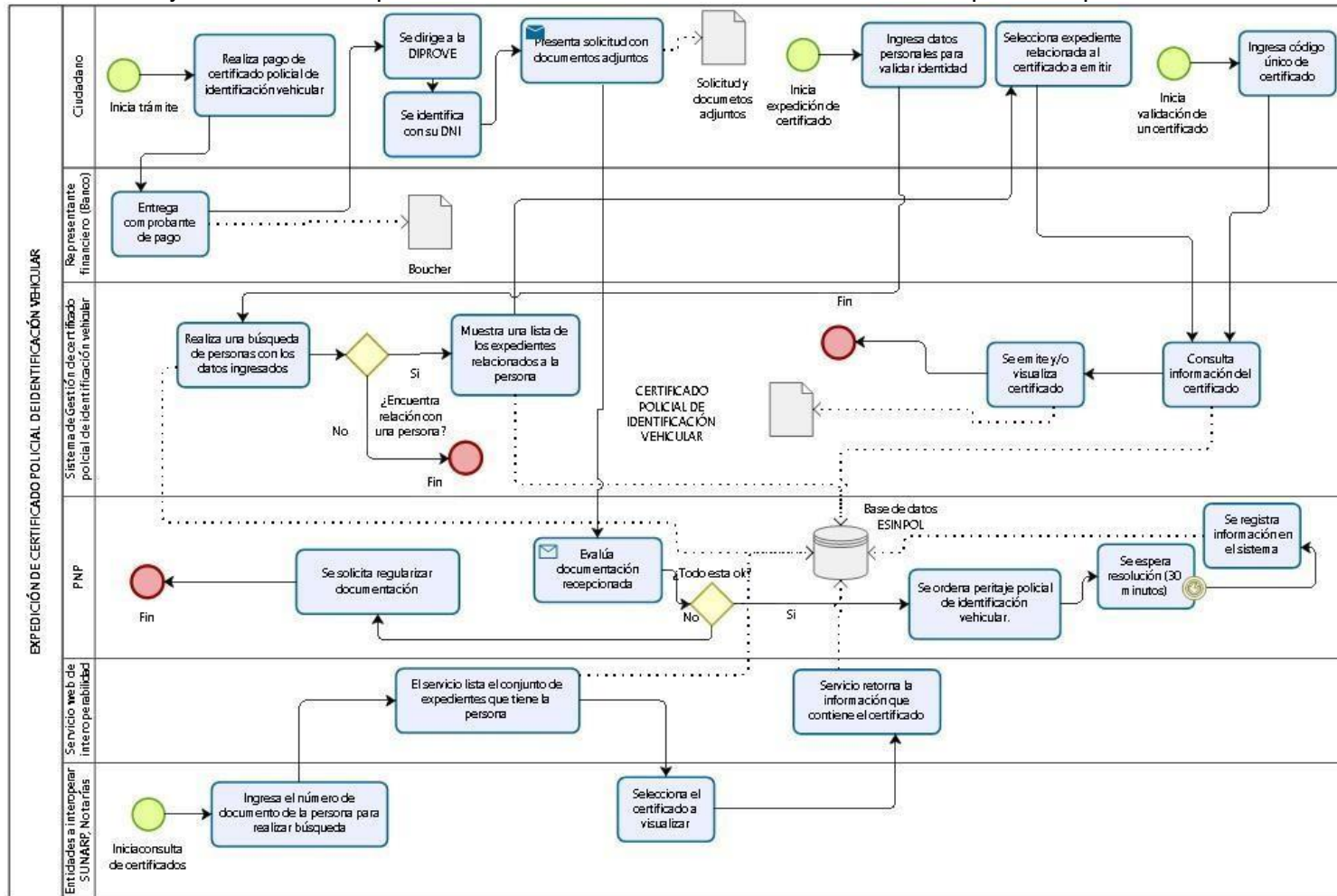
## Apéndice 2

Diagrama de proceso: expedición de certificado policial de identificación vehicular. En la actualidad (conforme al TUPA MININTER PNP el tiempo de espera para su entrega es hasta 3 días en sede DIPROVE).



### Apéndice 3

Diagrama de proceso: expedición de certificado policial de identificación vehicular con implementación de la propuesta innovadora. El recurrente podrá visualizar o imprimir su certificado desde cualquier ordenador con internet después de 30 minutos de culminado el peritaje. Asimismo, en ese mismo periodo de tiempo la SUNARP y Notario Público podrá consumir la información de este documento por interoperabilidad.



## Apéndice 4

Modelo de contrato (descripción XML del servicio web propuesto)

<b>Contrato de Webservice  </b>		1-001 – Consulta CERTIFICADO	
<b>Elaborado Por:</b>	Oficina Nacional de Gobierno Electrónico e Informática pide@pcm.gob.pe	<b>Asignado A:</b>	SUNARP - NOTARIAS
<b>Descripción General:</b>	Este documento está orientado a servir de guía en el desarrollo de la funcionalidad: - Consulta CERTIFICADO		
<b>Referencias:</b>	<b>Requerimientos:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tener una aplicación que soporte el consumo de servicios web basados en el Basic Security Profile 1.0</li> </ul>	
	<b>Diseño de Interfaz Sistemas</b>		
	<b>Diseño de Interfaz Usuario:</b>		
	<b>Diseño de Arquitectura:</b>		
	<b>Otros:</b>		
<b>WSDLs Requeridos:</b>	<b>URLs del WSDLs</b>	<b>EndPoint</b>	<b>Acción</b>
	http://ws.pide.gob.pe/ConsultaPeritaje?wsdl	ws.pide.gob.pe	Enviar número de certificado
<b>Operaciones Requeridas:</b>	<b>Nombre de las Operaciones</b>	<b>Acción</b>	
	<b>getDatosCertificadoPeritaje</b>	Número de certificado	
<b>Detalle de Implementación a Nivel de Operación:</b>	<p><b>1. getDatosCertificadoPeritaje</b> Para realizar el consumo del método que se encuentra en la PIDE, el endpoint es http://ws.pide.gob.pe/ConsultaPeritaje?wsdl (el campo <b>numruc</b> es cadena o String).</p> <p><b>Request:</b></p> <pre>&lt;soapenv:Envelope xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance" xmlns:xsd="http://www.w3.org/2001/XMLSchema" xmlns:soapenv="http://schemas.xmlsoap.org/soap/envelope/" xmlns:ser="http://service.consultacertificadoperitaje.registro.servicio.pnp.gob.pe"&gt; &lt;soapenv:Header/&gt;</pre>		

	<pre> &lt;soapenv:Body&gt;    &lt;ser:getDatosCertificadoPeritaje soapenv:encodingStyle="http://schemas.xmlsoap.org/soap/encoding/"&gt;      &lt;numcerti xsi:type="xsd:string"&gt;20160119010046&lt;/numcerti&gt;    &lt;/ser:getDatosCertificadoPeritaje &gt;  &lt;/soapenv:Body&gt;  &lt;/soapenv:Envelope&gt;  <b>Response:</b>  &lt;soapenv:Envelope xmlns:soapenv="http://schemas.xmlsoap.org/soap/envelope/" xmlns:xsd="http://www.w3.org/2001/XMLSchema" xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance"&gt;    &lt;soapenv:Body&gt;      &lt;ns1: getDatosCertificadoPeritaje Response soapenv:encodingStyle="http://schemas.xmlsoap.org/soap/encoding/" xmlns:ns1="http://service.consultacertificadoperitaje.registro.servicio.pnp.gob.pe"&gt;        &lt; getDatosCertificadoPeritajeReturn href="#id0"/&gt;      &lt;/ns1: getDatosCertificadoPeritaje Response&gt;      &lt;multiRef id="id0" soapenc:root="0" soapenv:encodingStyle="http://schemas.xmlsoap.org/soap/encoding/" xsi:type="ns2:BeanDdp" xmlns:soapenc="http://schemas.xmlsoap.org/soap/encoding/" xmlns:ns2="urn: consultacertificadoperitaje"&gt;        &lt;dat_sol_nro_certificado xsi:type="xsd:string"&gt;20160119010046&lt;/dat_sol_nro_certificado &gt;        &lt;dat_sol_nro_expediente xsi:type="xsd:string"&gt;1090&lt;/dat_sol_nro_expediente&gt;        &lt;dat_sol_nro_proceso xsi:type="xsd:string"&gt;68833618ENE20169650043300002&lt;/dat_sol_nro_proceso &gt;        &lt;dat_sol_tipo_propietario xsi:type="xsd:string"&gt;PROPIETARIO&lt;/dat_sol_tipo_propietario &gt;        &lt;dat_sol_propietario xsi:type="xsd:string"/&gt;HERRERA SALDAÑA LILIANA&lt;/dat_sol_propietario&gt;        &lt;dat_sol_direccion xsi:type="xsd:string"&gt;CL. EL PRADO 139 LA ENSENADA LA MOLINA, LIMA&lt;/dat_sol_direccion &gt;        &lt;dat_veh_placa_actual xsi:type="xsd:string"&gt;ALI339/&lt;/dat_veh_placa_actual&gt;        &lt;dat_veh_estado_placa xsi:type="xsd:string"&gt;AUTENTICA-02&lt;/ dat_veh_estado_placa &gt;        &lt;dat_veh_marca xsi:type="xsd:string"&gt;NISSAN&lt;/dat_veh_marca&gt;        &lt;dat_veh_modelo xsi:type="xsd:string"&gt;VERSA&lt;/dat_veh_modelo&gt;        &lt;dat_veh_año xsi:type="xsd:string"&gt;2015&lt;/dat_veh_año&gt;        &lt;dat_veh_clase xsi:type="xsd:string"&gt;AUTOMOVIL&lt;/dat_veh_clase&gt; </pre>
--	---

	<pre> &lt;dat_veh_tipo xsi:type="xsd:string"&gt;SEDAN&lt;/dat_veh_tipo&gt;  &lt;dat_veh_color xsi:type="xsd:string"&gt;AZUL&lt;/veh_color&gt;  &lt;dat_veh_motor xsi:type="xsd:string"&gt;HR16782365K&lt;/ veh_motor &gt;  &lt;dat_veh_estado_motor xsi:type="xsd:string"&gt; ORIGINAL&lt;/dat_veh_estado_motor&gt;  &lt;dat_veh_serie xsi:type="xsd:string"&gt;3N1CN7AD8GL801901&lt;/dat_veh_serie&gt;  &lt;dat_veh_estado_serie xsi:type="xsd:string"&gt;ORIGINAL&lt;/dat_veh_estado_serie&gt;  &lt;dat_veh_fecha_peritaje xsi:type="xsd:string"&gt;19-01- 2016&lt;/dat_veh_fecha_peritaje&gt;  &lt;dat_veh_otros_colores xsi:type="xsd:string"&gt;OSCURO, S/DATO&lt;/dat_veh_otros_colores&gt;  &lt;dat_veh_observaciones xsi:type="xsd:string"/&gt;OBSERVACIONES&lt;/ dat_veh_observaciones &gt;  &lt;dat_veh_motivo_certificado xsi:type="xsd:string"&gt;LUNAS OSCURAS&lt;/dat_veh_motivo_certificado&gt;  &lt;dat_veh_cip_perito xsi:type="xsd:int"&gt;30723279 – FRANCIA SANTIAGO MOISES GUILLERMO – SUB OFICIAL TECNICO 2DA. PNP&lt;/dat_veh_cip_perito&gt;  &lt;dat_veh_cargo_perito xsi:type="xsd:string"&gt;PERITO RESPONSABLE&lt;/dat_veh_cargo_perito&gt;  &lt;dat_efec_pnp_cip_efectivo_1 xsi:type="xsd:string"&gt;218824 – JIMENEZ CARRERA MARINO II – COMANDANTE PNP&lt;/dat_efec_pnp_cip_efectivo_1&gt;  &lt;dat_efec_pnp_cargo_efectivo_1 xsi:type="xsd:string"&gt;JEFE DE UNIDAD DE APOYO TECNICO&lt;/dat_efec_pnp_cargo_efectivo_1&gt;  &lt;dat_efec_pnp_cip_efectivo_2 xsi:type="xsd:string"&gt;31442737 – SULLCA RAMIREZ LUIS MARIO – SUB OFICIAL 1RA. PNP&lt;/dat_efec_pnp_cip_efectivo_2&gt;  &lt;dat_efec_pnp_cargo_efectivo_2 xsi:type="xsd:string"&gt; OPERADOR&lt;/dat_efec_pnp_cargo_efectivo_2&gt;  &lt;/multiRef&gt;  &lt;/soapenv:Body&gt;  &lt;/soapenv:Envelope&gt; </pre>
<p><b>Observaciones:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Una observación con el servicio de PIDE, es que cuando se realiza una prueba con cliente SoapUI, el endpoint se debe cambiar a: <a href="http://ws.pide.gob.pe/">http://ws.pide.gob.pe/...</a></li> <li>- El servicio NO DEBE DE SER USADO en procesos de CONSULTA EN LOTES O MASIVOS (procesos BATCH). De detectarse el mismo, se le retirará los accesos a la entidad.</li> <li>- Es necesario precisar que la información proporcionada en el presente contrato es de <u>uso confidencial y exclusivo</u> de la entidad, para los fines descritos en la solicitud de consumo del servicio.</li> </ul>