

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO



**La gestión del patrimonio vehicular por parte de la PNP en la
División Territorial Centro 2 de la Región Policial Lima durante
el año 2014 - 2016**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGÍSTER EN
CIENCIA POLÍTICA Y GOBIERNO CON MENCIÓN EN POLÍTICAS
PÚBLICAS Y GESTIÓN PÚBLICA**

AUTOR

Walter Armando Junes Tocre

ASESOR:

Noam Dante Valentín López Villanes

Lima - Perú
Febrero, 2020

RESUMEN

Es común encontrar en las calles adyacentes a los locales de las comisarías de la División Territorial¹ Centro 2 de la Región Policial² Lima, numerosos vehículos estacionados y abandonados a cargo y custodiados por la Policía Nacional del Perú. Los vehículos llegan hasta las comisarías por disposición del Poder Judicial y el Ministerio Público, generando obstaculización del tránsito peatonal y vehicular, por ende, la incomodidad del vecindario. Ante tal situación, se hace necesario considerar una política pública que solucione el problema y en esa línea nos preguntamos ¿Cómo se realiza la gestión del patrimonio vehicular proveniente de la custodia dispuesto por el Poder Judicial y Ministerio Público a las comisarías de la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante los años 2014 – 2016? nos interesa conocer la forma en la que se realiza dicha gestión y cómo repercute en las labores que desempeña la policía. Investigar la gestión del patrimonio vehicular nos permite a su vez describir su expresión política y su repercusión en el prestigio institucional de la policía. Teniendo en consideración que ocuparse del cuidado de los vehículos que les son entregados para ser custodiados no les permite cumplir sus otras funciones, como la de combatir el delito en todas sus modalidades. Finalmente, la investigación es importante porque aporta a la literatura académica que investiga sobre los conflictos gubernamentales y la coordinación en las instancias policiales. Lo que, a su vez, permite entender la respuesta de la institución policial ante un problema que se mantiene en el tiempo. Para lograr los objetivos planteados, se ha empleado una metodología cualitativa, donde se han realizado un conjunto de entrevistas y la búsqueda y análisis de fuentes secundarias. Por último, la experiencia del autor fue fundamental para comprender la complejidad del fenómeno analizado.

Palabras clave: gestión del patrimonio vehicular, DIVTER Centro 2, Poder Judicial, Ministerio Público, Policía Nacional del Perú

¹En adelante DIVTER.

²En adelante REGPOL.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	
MARCO TEÓRICO Y ESTADO DE LA CUESTIÓN.	5
1. Marco teórico	5
2. Estado de la cuestión	11
CAPÍTULO II	
ORGANIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA DIVISIÓN TERRITORIAL CENTRO 2	15
CAPÍTULO III	
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO ENTRE EL PODER JUDICIAL, MINISTERIO PÚBLICO Y LA DIVISIÓN TERRITORIAL CENTRO 2	18
CAPÍTULO IV	
CAUSAS DE LOS PROBLEMAS DE LA GESTIÓN DEL PATRIMONIO VEHICULAR EN LA DIVISIÓN TERRITORIAL CENTRO 2	23
1. Ausencia de voluntad de los actores	23
1.1. Poder Judicial y Ministerio Público	23
1.2. Policía Nacional	25
1.3. Propietario del vehículo custodiado	26
2. Inexistencia de normas y mecanismos legales	26
3. Carencia de infraestructura	29
Conclusiones	31
Recomendaciones	33
Referencias bibliográficas	34
Anexo 1	39
Anexo 2	40

Anexo 3	41
Anexo 4	42
Anexo 5	47

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Organigrama estructural de la DIVTER Centro 2	16
Figura 2. Esquema de funcionamiento del Poder Judicial, Ministerio Público y Policía Nacional del Perú.....	19
Figura 3. Esquema de funcionamiento del Poder Judicial, Ministerio Público y Policía Nacional del Perú.....	21



INTRODUCCIÓN

Es común encontrar en las calles adyacentes a los locales de las comisarías de San Cosme, La Victoria, San Pedro, Apolo, Santoyo, El Agustino, San Cayetano y Villa Hermosa, pertenecientes a DIVTER 2 de la REGPOL Lima, numerosos vehículos estacionados y abandonados a cargo y custodiados por la Policía Nacional del Perú (PNP). Los vehículos llegan hasta las comisarías por disposición del Ministerio Público y el Poder Judicial lo que produce la obstaculización del tránsito peatonal y vehicular, por ende, la incomodidad del vecindario. La situación trae como resultado el rechazo de la comunidad, situación que se refleja en el desmedro de la ética, disciplina, servicio e imagen institucional como bienes jurídicos protegidos de la Policía Nacional del Perú.

El escenario descrito existe desde muchos años atrás como un problema para la policía peruana y a pesar del tiempo transcurrido dicho contexto continúa. La PNP de manera independiente no puede solucionar el problema no solo por la falta de capacidades, restricciones logísticas y personal limitado, sino por la existencia de una normativa que indica que es el Ministerio Público y el Poder Judicial los responsables del problema. Lo que muestra que la solución trasciende a las operaciones y diligencias policiales.

Como medida última y ante la presión de las denuncias públicas de los vecinos a los medios de comunicación a los referidos locales policiales, el 06 de Julio del 2014 la REGPOL Lima inició el retiro de todas las unidades vehiculares que por orden judicial o por accidentes de tránsito se encontraban varados en los alrededores de las diferentes comisarías de los distritos de Lima. Posterior a la medida, los vehículos fueron internados en un depósito provisional habilitado por la Policía Nacional del Perú en la cuadra 10 de la Av. Pedro Miotta en el distrito de San Juan de Miraflores. El depósito contaba con una capacidad para albergar a unos 300 vehículos de los 800 que aproximadamente se encontraron, en un área de 5,000 m².

Ante tal situación se hace necesario considerar una política pública que solucione el problema y en esa línea nos preguntamos ¿Cómo se realiza la gestión del patrimonio vehicular proveniente de la custodia dispuesto por el Poder Judicial y Ministerio Público a las comisarías de la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante los años 2014 – 2016? Estudiar la gestión del patrimonio vehicular por parte de la policía es importante porque nos permite conocer la forma en la que se realiza dicha gestión y cómo repercute en las labores que desempeña la policía.

La literatura sobre el tema no ha sido lo suficientemente abordado por las ciencias sociales en el Perú. Los espacios de congregación han estado más inmersos a analizar las políticas públicas, gestión pública y la coordinación interinstitucional. Investigar la gestión del patrimonio vehicular nos permite a su vez describir su expresión política y su repercusión en el prestigio institucional de nuestra policía. Teniendo en consideración que ocuparse del cuidado de los vehículos que les son entregados para ser custodiados no les permite cumplir sus otras funciones como la de combatir el delito en todas sus modalidades. Finalmente, aportamos a la literatura académica que investiga sobre los conflictos gubernamentales y la coordinación en las instancias policiales. En conclusión, existe ausencia de producción académica sobre el tema.

Para responder a nuestra pregunta principal se han propuesto tres preguntas complementarias: i) ¿Cómo se organiza la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante el año 2014 - 2016?; ii) ¿Cómo se organiza el trabajo conjunto entre el Poder Judicial, Ministerio Público y las comisarías para gestionar el patrimonio vehicular en la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante los años 2014-2016?; y iii) ¿Cuáles son las causas que generan los problemas de la gestión del patrimonio vehicular en la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante los años 2014 - 2016?.

El objetivo principal de esta investigación es el explicar la gestión del patrimonio vehicular, proveniente de la custodia dispuestos por el Ministerio Público y el Poder Judicial a las comisarías de la DIVTER Centro 2 REGPOL Lima durante los años 2014 – 2016. Sus sub objetivos son: i) explicar la organización de la

DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante el año 2014 – 2016; ii) comprender las funciones y competencias del Ministerio Público, el Poder Judicial y las comisarías de la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante los años 2014 – 2016; y iii) explicar las causas que generan los problemas de la gestión del patrimonio vehicular, proveniente de la custodia dispuesto por el Poder Judicial y Ministerio Público a las comisarías de la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante los años 2014 - 2016?.

La tesis es de corte cualitativo y se organiza en dos secciones. Una primera encargada de recolectar información de fuentes primarias. Para esto se emplearon las entrevistas semiestructuradas, ficheros y guía de registro para conocer las experiencias y opiniones de los actores. Se realizaron las entrevistas semiestructuradas a los policías de las ocho comisarías que comprenden a la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima. Para realizar las entrevistas se ha seguido de manera estricta las consideraciones éticas de investigación y se le ha solicitado a todos los entrevistados su consentimiento a través de la suscripción de la ficha de Protocolo de Consentimiento Informado. Asimismo, el nombre de todos los entrevistados han sido protegidos y se usan seudónimos para que estos no se vean afectados.

En segundo lugar, se realizó el análisis de fuentes secundarias. Lo que permitió conocer las funciones que cumplen las comisarías de la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima y las capacidades del personal para cumplirlas. Igualmente, se ha tomado en cuenta el análisis de los archivos documentarios de las comisarías (Manual de Organización y Funciones, Apreciaciones de Situación, entre otros), que permitan establecer el funcionamiento formal de estas sub unidades, acciones tendientes a establecer las capacidades institucionales. Para obtener la información se efectuó siguiendo el protocolo correspondiente, la solicitud de autorización a los directores o jefes de Unidad. En tercer lugar, se revisaron fuentes periodísticas para conocer la posición de la opinión pública sobre la situación. Finalmente, la experiencia del autor en el manejo de la DIVTER Centro 2 sirvió para orientar la investigación y conocer el problema de fondo.

Esta investigación esta fraccionada en cuatro capítulos. El primer capítulo describe la revisión de la literatura, que incluye el marco teórico y el estado de la cuestión. En el segundo capítulo se explicará la organización de la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante el año 2014 – 2016. El tercer capítulo mostrará la forma cómo se organiza el trabajo conjunto entre el Poder Judicial, Ministerio Público y las comisarías para gestionar el patrimonio vehicular en la DIVTER Centro 2 REGPOL Lima durante los años 2014-2016. El cuarto capítulo expondrá las causas de los problemas de la gestión del patrimonio vehicular en la DIVTER Centro 2 REGPOL Lima durante los años 2014 – 2016. En la parte final, se presenta las conclusiones de la investigación y recomendaciones.



CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

En este capítulo se describe el marco teórico y el estado de la cuestión, que rigieron esta investigación. Se describe las principales propuestas teóricas, contribuciones, descubrimientos, conclusiones y trabajos de investigación de diversos autores, los cuales guardan relación con el presente trabajo.

1. MARCO TEÓRICO

Los principales temas de la tesis fueron políticas públicas, gestión pública y coordinación interinstitucional. Apelándose a estas, ya que el tema por ser muy particular se relaciona y nos va permitir analizar la gestión del patrimonio vehicular, proveniente de la custodia dispuestos por el Poder Judicial y Ministerio Público a las comisarías de la DIVTER Centro 2 REGPOL Lima, en argumentos de políticas públicas.

1.1. Políticas públicas

Para Alcalde (2014), las políticas públicas son cursos de acción, el proceso que parte el Estado en busca de resolver o reducir los problemas que aquejan a la sociedad. Sin embargo, no solo se define de esta manera. Por ejemplo, para Dye (2002), estas son manifestaciones hechas por el Estado, en los distintos niveles, en referencia a la acción o inacción que se decide frente a un problema público. Lahera sostiene que una política pública como “aquellos planes de acción y flujos de información que están en relación con fin político que se define en forma democrática; los que son desarrollados por el sector público y, frecuentemente, con la participación de la comunidad y el sector privado” (2004:22).

El mismo autor, Lahera (2008), indica que las políticas públicas son el resultado de la acción o programa de una autoridad pública, los cuales están embestidos de legitimidad gubernamental. Indica sus aspectos comunes como lo son un fin que beneficie al público, la acción, contenidos y orientaciones sobre el actuar y actores encargados de elaborar e implementar estas políticas, las cuales van a poseer un conjunto de mecanismos, herramientas y definiciones institucionales para utilizarlas.

Por otro lado, para entender las políticas públicas es necesario considerar el contexto político de estas. Para ello, Paredes sostiene que “Política y políticas públicas son indisolubles: una permite entender a la otra, y sobre la base de ambas hay un juego de poder que involucra a actores con intereses distintos. Estos actores quieren imponer su agenda, sea por criterios técnicos, razones ideológicas o intereses particulares” (2012:13). Para ejercer su influencia, suelen utilizar canales formales e informales, y favorecen y veces sustentan alternativas de políticas públicas sobre otras.

A pesar de la importancia de los actores no estatales en la elaboración de políticas públicas, finalmente el papel central lo tiene el Estado mismo, y para desempeñarlo requiere de la gestión pública. Como resume Paredes (2012), la gestión pública se refiere al servicio público; al sistema administrativo y operativo que es necesario en el Estado para que este pueda llevar a cabo sus políticas. En ese sentido, el mismo autor nos dice que para el análisis de la gestión pública implica el estudio de la “capacidad de liderazgo y de gerencia del aparato público para manejar recursos organizativos, humanos y presupuestarios” (Paredes, 2012: 18).

Varios autores propusieron que el ciclo de políticas es diferente en gobiernos con precariedad e informalidad. Mientras que los modelos de políticas públicas tienden a resaltar un contexto de estabilidad, reglas claras e institucionalidad. En consecuencia, en países como el Perú se concentra en exceso el poder y se da usurpación de roles en algunos organismos públicos y sectores del estado; poca estabilidad en los cargos ministeriales y, por lo tanto, lo que se traduce en una propensión a generar las agendas públicas en base a las pretensiones del gobernante y no del interés público o de las políticas de Estado (Medellín, 2004; Sanborn y Morón, 2007).

Por otro lado, Franco y Lánzaro, en su análisis de las reformas del Estado y las políticas públicas hacen una división más sencilla de este proceso, señalando que lo que se elabora usualmente y en ocasiones más recurrentes en “este sentido son aquellas que se refieren al proceso que permite en concreto dos pasos decisivos: a) la selección de determinadas cuestiones que se convierten

en problemas de agenda (agenda selling), y b) la toma de decisiones (decisión-making).” (Franco y Lánzaro, 2006:27). Estos autores profundizan en la forma en la que se identifica el problema a tratar y como se eligen las soluciones que resultan en políticas, indicando que la manera en la que se responde a ciertos problemas contesta “al clima de la época; es decir, al arquetipo que domina, que por serial ofrece líneas de solución de tipo general, que es preciso replantear en forma de políticas concretas.” (Franco & Lánzaro, 2006:27).

Según Gastélum (2015), los estudios de las políticas públicas evolucionan de manera dinámica: aquello que inició como una articulación de esfuerzos, que buscaba aumentar la efectividad estatal en su intervención en el espacio público, se matizan en cuanto el papel estatal cambia y la sociedad altera sus relaciones frente a él. No causa asombro que los estudiosos y profesionales del quehacer público, constantemente, pretendan dar lecciones sobre la *buena* elaboración de una política pública.

Es fundamental entender que la racionalización excesiva puede generar que las fallas que esta pueda tener busquen ser explicadas por factores extrínsecos. Por ello, las reflexiones más recientes sobre la teoría intentan hallar el modelo o etapa de política que permitiera darle sentido a todo el proceso mediante el establecimiento de armonía entre los elementos considerados como clave.

Si bien, en la gran parte de los casos observados, se acepta la inexistencia de un modelo único que sea resistente a cada una de las particularidades locales y nacionales; un aspecto que comparten es que lo que persigue ese esfuerzo: el intento por descubrir, mediante la experiencia y las aportaciones de teoría del momento, las aristas analíticas no consideradas en anteriores modelos.

Análisis y gestión de políticas públicas de Subirats (2008), es la búsqueda por aportar un modelo analítico que permita comprender de manera práctica, aunque no sin profundidad, el proceso en el que se elaboran y gestionan las políticas públicas. Las reflexiones reunidas por los autores son producto tanto de su experiencia académica como profesional en Francia, Suiza y España (Gastélum, 2015).

Por último, una manera de entender las políticas públicas es como lo define Restrepo; es decir, aquel proceso de interacción que se da entre diversos actores en distintas esferas sociales e institucionales, en la búsqueda de movilizar recursos que se rige por algunas reglas de juego, que pretende arreglar desajustes entre sociedad y Estado, y entre distintos sectores sociales (Restrepo, 2016). Este enfoque otorga un mayor protagonismo a los actores que participan fuera del Estado en el proceso de creación de una política pública.

1.2. Gestión Pública

Los términos: administrar y gestionar, en términos generales se presentan como significados parecidos, sinónimos, de uso indistinto. Es más, a los dos se los conceptualiza como “la acción y efecto de hacer algo, de asumir una función o tarea para cumplir un propósito. Sin embargo, en las leyes peruanas, estos conceptos aparecen diferenciados” (Bastidas, 2008: 12).

En su enfoque procedimental, la definición que se otorga a la administración pública engloba a todas las instituciones y organismos públicos y privados que prestan servicios públicos (Pisconte, 2009). Son las entidades, cualquiera sea su naturaleza, que dependen de los gobiernos locales, los gobiernos regionales o del gobierno central, sin dejar de tomar en cuenta a las entidades públicas. Por administración entenderemos a aquellas acciones desempeñadas por los organismos que poseen una función de interés público. Sobre todo, aquellos vinculados a los servicios y la regulación de los intereses y comportamientos del mercado, la sociedad; así como las instituciones del Estado.

Por otro lado, la gestión pública puede ser definida como el conjunto de acciones que permiten que las entidades estatales logren sus objetivos, fines y metas; estos últimos son los que están planteados en las políticas gubernamentales establecidas por el Poder Ejecutivo (Bastidas, 2008). Si se integra los dos conceptos, se puede concluir que “la gestión pública se configura por los espacios institucionales y los procesos a través de los cuáles el Estado diseña e

implementa políticas, suministra bienes y servicios y aplica regulaciones con el objeto de dar curso a sus funciones” (Bastidas, 2008: 24).

Por otro lado, por gestión pública se encarga del uso de los medios idóneos para lograr un objetivo colectivo. En la misma línea, la gestión pública busca que los recursos humanos sean asignados y distribuidos y que los estímulos y la coordinación de los funcionarios públicos se realicen para conseguir objetivos colectivos.

Por lo tanto, para que el gobierno logre cumplir con sus fines y responsabilidades necesita de políticas, actores estatales, ordenes, métodos de trabajo y una organización (procedimientos, instrumentos, tecnología). En ese sentido, la gestión pública es aquella acción técnica e instrumental, basada en conocimiento científico. La que es necesaria para mejorar la actuación del Estado.

Por último, para comprender la gestión pública, es esencial tomar en cuenta el término de capacidad estatal. La capacidad estatal permite entender la construcción institucional del Estado sostenido en el tiempo (Lattuada y Nogueira, 2011). Estas normas pueden consolidarse en términos estructurales o puede estar presentes en momentos específicos. Con la capacidad estatal, las normas van más allá de coyunturas, generan cambios estructurales y duraderos (Lattuada y Nogueira, 2011). Por ello, para la gestión pública, es importante la capacidad estatal entendida como la presencia de las instituciones, en este caso, las reglas generen un marco duradero que permita que los gestores puedan obrar y realizar los cambios necesarios.

1.3. Coordinación Interinstitucional

La definición de coordinación interinstitucional que se usará es la planteada por Bardach: aquella actividad en la que se da la participación de dos agencias como mínimo con el propósito de aumentar el valor público mediante trabajo conjunto, en vez de que cada uno actúe por cuenta propia (1998:8). Según Serrano, la importancia de explicar la coordinación interinstitucional se fundamenta en tres razones: “i) enfrentar los problemas con múltiples e interrelacionadas causas, ii)

generar economías de escala y c) disminuir la fragmentación de políticas” (Serrano, 2003: 1).

Por otro lado, Serrano explica que los principales obstáculos de la coordinación interinstitucional son:

1. Dificultades para sincronizar los procedimientos organizacionales.
2. Las metas diferentes entre las organizaciones.
3. Las entidades aspiran conservar su autonomía e independencia.
4. Las organizaciones buscan reducir la incertidumbre dentro de sus espacios, pero no les preocupa tanto la incertidumbre para otros.

La coordinación interinstitucional posee cuatro incentivos para su implementación: ventaja política, incierta reducción, valor profesional y mandato legal. El primer incentivo, la ventaja política se da cuando los administradores que trabajan en el ámbito público buscan acopiar “políticas para sí mismos, para sus fines y para sus organizaciones. Las relaciones con otras organizaciones ofrecen un medio para que se logre esta acumulación” (Serrano, 2003:9).

En segundo lugar, tenemos al incentivo, incierta reducción, que desde la teoría del recurso dependiente sostiene que las instituciones cooperan para disminuir su incertidumbre y su dependencia a actores individuales (Serrano, 2003). El tercer incentivo es el valor profesional, en el que las instituciones prefieren cooperar porque piensan que esto ayudará a optimizar sus resultados y así brindar un mejor servicio a las personas (Serrano, 2003). Finalmente, el incentivo de mandato legal es el que se da mediante un mandato de ley, el cual decreta que las instituciones deben hacerlo. Esta medida por sí sola tiene poca eficacia en países en las cuales el nivel de institucionalidad y respeto por las leyes es bajo, por lo que se necesita de mecanismos e incentivos adicionales para lograr la coordinación (Serrano, 2003).

Por otro lado, Repetto (2003) resalta que para tener cimientos estables para tener mejores resultados en la gestión pública se requiere que las instituciones tengan normas claras tanto formales e informales que permitan coordinar y cooperar entre los agentes estatales y los diferentes sectores que conforman la

sociedad, sobre todo con aquellos que disponen de pocos recursos para organizarse y expresar su voz.

Finalmente, la implementación de una reforma o política comprende la interacción constante de diferentes actores, la existencia de reglamentación clara que se deban de materializar en normas, leyes, convenios, acuerdos, otros. No obstante, la literatura nos muestra que la mayoría de las relaciones de coordinación se da por la aplicación de reglas informales, con el objetivo de superar las trabas y obstáculos.

1.4. Voluntad Política

Por voluntad política, se entiende como la disposición real y plena de los gobiernos y Estados en todos los niveles, para actuar realizar acciones sobre un tema. Sin embargo, para comprender de mejor manera a qué nos referimos por voluntad política es necesario partir por definir la voluntad general. Esta puede ser entendida como la adición de intereses que la sociedad tiene en común (Díaz, 2010). Ahora bien, además del interés común, las personas o un grupo de ellas puede tener un conjunto de intereses particulares. Estos intereses particulares o de facciones no constituyen la base de un gobierno (Díaz, 2010).

Según Rousseau, la voluntad de los todos es la más importante, el problema es que nadie sabe en verdad cuál es la voluntad general. Ante esto, es que se recurre ante una asamblea de representantes elegidos por el pueblo para que estos puedan tomar decisiones en representación del pueblo. Con este acto, se manifiesta la voluntad general (Díaz, 2010). Por ello, la voluntad política es definida como “tomar medidas para generar el cambio que se está buscando (Wateraid, 2007), bien sea por intereses generales o particulares” (Díaz, 2010:77)

2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Es común encontrar en las calles adyacentes a los locales de las comisarías de Apolo, La Victoria, San Cosme, Santoyo, El Agustino, San Cayetano, Villa Hermosa y San Pedro, pertenecientes a la División Territorial Centro 2 de la REGPOL Lima, numerosos vehículos estacionados y abandonados a cargo y

custodiados por la PNP, generando la obstaculización del tránsito peatonal y vehicular por las referidas vías y por ende la incomodidad del vecindario aledaños a las comisarias.

Esta situación es un caso atípico en la región y las investigaciones o propuestas sobre el tema son limitadas. El ejemplo más cercano que tenemos es el que nos presenta Rodríguez (2014) en el Informe Anual de Actividades 2014 de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal de la Ciudad de México, en la que nos habla sobre el Programa Custodia y Resguardo de Vehículos. El objetivo de este es impedir el deterioro de las unidades que son destinadas a cualquiera de los 31 depósitos que se encuentran en la Ciudad de México y que son trasladados por infringir el Reglamento de tránsito Metropolitano. El programa y sus depósitos vehiculares puede llegar a almacenar “aproximadamente 12 mil vehículos con un estado de fuerza de 415 elementos de la Policía Bancaria e Industrial. Durante el 2013 – 2014, se registraron 420 mil 298 ingresos y 421 mil 393 egresos” (Rodríguez, 2014:8).

Por otro lado, el Programa de Vida y Chatarrización tiene como objetivo alcanzar el “concepto de calle completa, cuyas implicaciones son amplias y su fin principal es garantizar la circulación cómoda y segura para peatones, ciclistas, transporte público y vehículos motorizados, con espacios atractivos y dignos” (Rodríguez, 2014:13). Con esto se garantiza tener calles funcionales, viables y en igualdad de condiciones para que los usuarios puedan circular la vía pública sin problemas, escenario idóneo para lograr una convivencia armoniosa para los ciudadanos de la Ciudad de México (Rodríguez, 2014).

Con el Programa de Chatarrización se buscaba recuperar los espacios en los depósitos vehiculares con el objetivo de continuar con las acciones de retirar las unidades vehiculares abandonados. En este tiempo, se ejecutó la Fase XII-BIS 2013 del programa de chatarrización, llevándose a cabo la compactación de 8 mil 400 unidades. El programa tiene como meta iniciar la fase XIII de chatarrización en la que se esperan compactar aproximadamente mil 534 vehículos y 3 mil 514 motocicletas. (Rodríguez, 2014).

Para el caso mexicano, reconquistar el espacio público necesita que se genere una cultura vial por medio de la implementación del Reglamento de Tránsito Metropolitano y el retiro de obstáculos de la vía pública. En torno a esto, retirar los vehículos abandonados ha sido lo más resaltante, ya que muchas veces estos eran usados como refugio de los delincuentes o basureros. Por eso, para el 2017, se realizaron 2 mil 412 arrastres de vehículos abandonados para ser compactados y así recuperar el espacio público (Rodríguez, 2014).

Este autor con el primer programa mencionado trata de proporcionar políticas de operación a los vehículos infractores al Reglamento de Tránsito Metropolitano, para así tener un ordenamiento y una buena administración de los mismos como también recaudar fondos para la Ciudad de México. Con el segundo programa el mismo quiere calles funcionales donde los usuarios puedan circular en la vía pública, recuperando el espacio público y el retirando los obstáculos de estas. Lo que implica retirar los vehículos abandonados o chatarras, pues son utilizados como basurero o refugio de delincuentes.

En la misma línea, Almeida (2015) en el Informe Anual de Actividades Marzo a Febrero – 2015 de la Secretaria de Seguridad Pública del Distrito Federal de la Ciudad de México, coincide con el anterior autor sobre el “Programa de Custodia y Resguardo de Vehículos” al indicar que este se creó con el fin de impedir el desperfecto de las unidades destinadas a cualquiera de los 30 depósitos que están localizados en la Ciudad de México y que son reubicados por infringir el Reglamento de Tránsito Metropolitano. Estos establecimientos en conjunto pueden llegar a contener hasta “12 mil vehículos que son atendidos con un estado de fuerza de 410 elementos de la Policía Bancaria e Industrial, registrándose 419 mil 643 ingresos y 422 mil 139 egresos” (Almeida, 2015: 24).

En lo que se refiere al Programa de Calidad de Vida y Chatarrización, también coincide con el autor antes mencionado, indicando que el objetivo es conseguir calles funcionales, en cuyas vialidades, los usuarios de la vía pública sean capaces de circular en equidad de condiciones, es el contexto idóneo para lograr el fortalecimiento de la convivencia armónica entre los habitantes de la Ciudad de México (Almeida, 2015).

Con la finalidad de otorgar apoyo a los ciudadanos se da el establecimiento de mesas de trabajo para emprender acciones conjuntas con las Delegaciones. La principal línea de acción de la Secretaría, consiste en la recuperación de los espacios públicos por medio del retiro de “vehículos en condición de abandonados o denominados chatarra, en virtud de que son utilizados como basureros o refugio de delincuentes. En la ejecución de este programa, durante el periodo que se informa, se realizaron 4 mil 210 arrastres de vehículos abandonados” (Almeida, 2015: 26).



CAPÍTULO II: ORGANIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA DIVISIÓN TERRITORIAL CENTRO 2

En este capítulo se presenta las características que hacen especiales a las comisarías de la DIVTER CENTRO 2 de la REGPOL Lima durante los años 2014 – 2016. La REGPOL Lima es el órgano de ejecución que depende de la Dirección Ejecutiva de Operaciones de la Policía Nacional del Perú (DIREOP-PNP)³. Se encuentra dividido en sectores territoriales ubicadas en sectores de uno o más distritos. Cuenta con un total de once divisiones territoriales y según su ordenamiento interno (PNP, 2016:6) y de manera textual, cumplen las siguientes funciones:

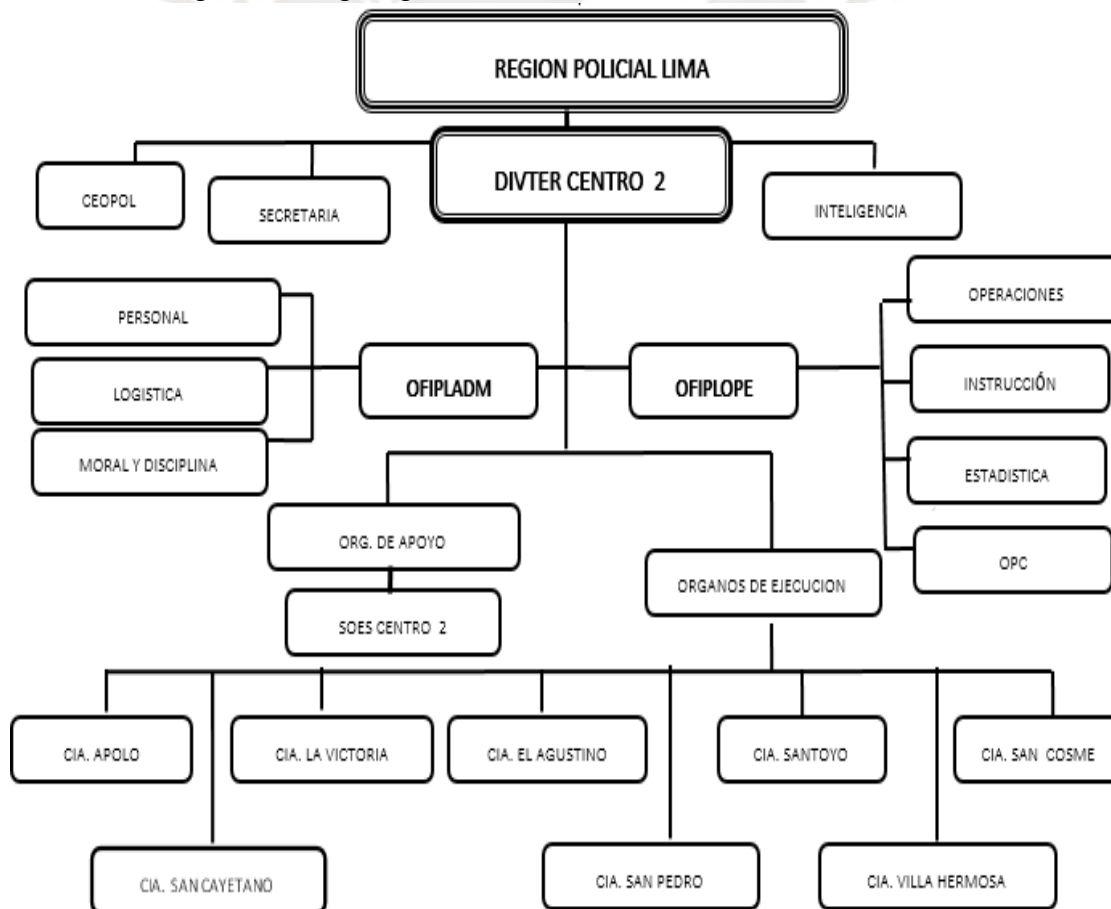
1. “Mantener la seguridad y tranquilidad pública en la jurisdicción de su responsabilidad, para el libre ejercicio de los derechos fundamentales del ser humano consagrados en la Constitución Política del Perú.
 2. Prevenir, investigar, combatir y denunciar delitos y faltas.
 3. Otorgar protección al niño, adolescente, anciano y mujer que se encuentren en riesgo su libertad e integridad personal
 4. Garantizar y controlar la libre circulación vehicular y peatonal en la vía pública, brindando seguridad al transporte automotor.
 5. Participar en la Defensa Nacional, Defensa Civil y en el desarrollo económico y social del país.
 6. Ejecutar las tareas que se le asigne durante los Estados de excepción dentro de las once divisiones encontramos a la DIVTER Centro 2 (DIVTER Centro 2) de la Policía Nacional del Perú, organismo que ejerce jurisdicción y competencia en el espacio geográfico del territorio nacional, la cual comprende los distritos de la Victoria y El Agustino y está conformada por comisarías de tipo “A” y “B” (PNP, 2016:6).
- Las comisarías de tipo A son: Apolo, El Agustino y La Victoria.

³ Para mayor precisión se recomienda revisar el Anexo 1. Organigrama de la REGPOL Lima

- Las comisarías de tipo B son: San Cayetano, San Cosme, San Pedro y Santoyo⁴.

La DIVTER Centro 2 en su estructura orgánica posee un área de planeamiento operativo y otra de planeamiento administrativo, las cuales tienen entre sus “funciones planear, dirigir, coordinar y controlar las operaciones policiales de su jurisdicción” (PNP, 2016: 14). Asimismo, tiene una Sección de Operaciones Especiales (SOES) que tiene como objetivo asesorar a la DIVTER en todo lo relacionado al ámbito de operaciones especiales, dirigir y supervisar la ejecución de las órdenes dispuestas por la superioridad y atender cualquier evento que atente contra la tranquilidad pública. La DIVTER Centro 2 posee la siguiente estructura:

Figura 1. Organigrama estructural de la DIVTER Centro 2



Fuente y elaboración Manual de Perfiles de Puesto de la DIVTER de Policía Centro 2.

⁴Para mayor detalle revisar el Anexo 2. Croquis Jurisdiccional – DIVTER CENTRO 2

Las comisarías⁵ analizadas para la presente investigación, según el Manual de Perfiles de Puesto, cumplen las funciones de “prevención, seguridad e investigación; mantiene una estrecha relación con la comunidad, gobiernos locales y regionales, con quienes promueve la participación de su personal en actividades a favor de la seguridad ciudadana, así como el desarrollo económico y social de la jurisdicción. La zona territorial presenta porcentajes variables de habitantes por niveles socioeconómicos, lugares comerciales, industriales con afluencia popular e invasiones, entre otros” (PNP, 2017:15).

Estas son las características que propician la aparición de ciertas modalidades de crímenes en determinadas zonas. Los delitos más comunes son: crimen patrimonial y violencia familiar. Como se expuso, dentro de las funciones de las comisarías no está cuidar y ser los responsables de los vehículos que les son entregados para su custodia. Esto se puede apreciar en el decreto legislativo No 1340 del OGENEI que “perfecciona el marco legal de la Policía Nacional del Perú prohibiendo el uso de instalaciones policiales como depósitos vehiculares y modifica el artículo 17 de la ley 30264” (DL, 1340: 2).

Este decreto prohíbe el uso de instalaciones de la PNP como depósitos vehiculares de cualquier tipo, con excepción de aquellos casos en los que se necesite para el cumplimiento de la función policial dentro de un plazo establecido. Como presentaremos en los capítulos siguientes, veremos que el problema de gestión del patrimonio vehicular es por la ausencia de coordinación institucional.

⁵ Para mayor detalle revisar el Anexo 3. Estructura Orgánica de las comisarías de la DIVTER Centro 2

CAPÍTULO III: ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO ENTRE EL PODER JUDICIAL, MINISTERIO PÚBLICO Y LA DE LA DIVTER CENTRO 2

El objetivo de este capítulo es explicar la organización del trabajo conjunto para gestionar el patrimonio vehicular en la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante el 2014 – 2016. Los actores que participan en la gestión del patrimonio vehicular son el Poder Judicial, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio Público y el propietario del vehículo custodiado. Veremos en este capítulo que no existen normativas y organización entre los actores mencionados, lo que genera que fuera de las comisarías de la DIVTER en estudio se hayan convertido en cementerios de vehículos lo que genera malestar a los vecinos y problemas con el tráfico.

En primer lugar, según las experiencias expuestas de los comisarios entrevistados pertenecientes a la DIVTER Centro 2, una primera acción para que los vehículos lleguen a las comisarías se da cuando el Poder Judicial, a través de los distintos jueces de la especialidad, ya sea civil, penal, comercial, contencioso, familia, entre otros, luego de los distintos procesos, formulan una resolución, motivada como medida cautelar, a solicitud de parte previo a los requisitos de ley. Posterior a los procesos administrativos se emite la orden de captura del vehículo para que la Policía Nacional ejecute la resolución del Juez. Finalmente, la resolución es remitida a la policía con un oficio de atención, para su ejecución según la Ley de la PNP y Decreto Legislativo 1148 artículo 10 número 18.

[...]A nosotros solo se nos hace llegar un oficio con una orden de captura indicándonos el motivo y nos vemos obligados a cumplir con la captura. Este no es un problema de la policía ya que las dependencias policiales no deben ser usadas como depósitos e incluso se encontraban vehículos estacionados en la plaza de armas y tras haber solicitado en reiteradas oportunidades en algunos casos se ha logrado que los vehículos estacionados en la plaza de arma sean trasladados al depósito municipal. (Seudónimo Javier, Comandante de la PNP de la Comisaría del Agustino)

El problema no se presenta en el procedimiento descrito, sino cuando la policía remite el vehículo al juez que corresponde y este indica que dicho vehículo estará a disposición de la comisaría. El Poder Judicial no puede hacerse cargo del vehículo incautado porque no tiene un local que les sirva de depósito de los vehículos hasta que se presente el dueño del vehículo y lo recupere. De manera adicional existen otros problemas relacionados con el propietario del vehículo.

Figura 2. Esquema de funcionamiento del Poder Judicial, Ministerio Público y Policía Nacional del Perú



Fuente y elaboración propia.

Por otro lado, un segundo actor importante en la coordinación es el Ministerio Público, que a través de sus diferentes fiscalías actúa cuando el vehículo es capturado por la policía en la jurisdicción de la DIVTER Centro 2 y si el vehículo es parte o fue utilizado en un ilícito penal, el policía pone al conductor y al vehículo a disposición de la comisaría de la jurisdicción donde fue capturado para que de inmediato con conocimiento del Ministerio Público, se realice las investigaciones del caso y con el documento respectivo, se pone a disposición del fiscal físicamente al conductor y al vehículo. La disposición del Fiscal indica

que el vehículo queda en calidad de custodia en la comisaria, porque al igual que el Poder Judicial, el Ministerio Público no posee un depósito de vehículos.

*[...] muchas veces el funcionario policial no tiene los medios logísticos para conducir tal vehículo a su destino, por lo que se ve obligado a pedirle al propietario la forma de llevarlo para que el juez determine su situación, pero al saber el dueño que tal procedimiento le va a ocasionar gastos económicos, evita llevarlo al juzgado que lo solicita, limitándose a desentenderse del vehículo y dejarlo a buen recaudo en la comisaria.
(Seudónimo Luis, Comisario de la PNP de la Comisaría de San Cayetano)*

En la misma línea, el propietario del vehículo custodiado es otro de los actores que intervienen en la gestión del patrimonio vehicular. Este actúa cuando, una vez capturados dichos vehículos por personal PNP y ser puestos a disposición de la comisaria, estos dueños en la mayoría de los casos y según el testimonio de los entrevistados dejan sus vehículos al cuidado y bajo responsabilidad del personal policial de la comisaría. El problema se ha podido evitar cuando el dueño del vehículo realice los trámites necesarios concluyéndose con la puesta a disposición del vehículo al juzgado solicitante y luego al dueño.

El dueño al tener conocimiento del procedimiento que tiene que realizar, para recuperar su vehículo y sobre todo del costo económico que le va a acarrear, evita llevarlo al juzgado de la provincia que lo solicita, limitándose a desentenderse del vehículo y dejarlo a buen recaudo en la comisaria. También cabe señalar, que muy aparte de dicho procedimiento, tiene que tener en cuenta el tiempo, el costo y costas del procedimiento judicial que va afrontar para la recuperación de su vehículo. Tales hechos, hacen que el propietario del vehículo sopesa su situación económica, si le conviene o no recuperar tal propiedad, por lo que, ante tal situación a ello, sumado el tiempo y el estado del proceso judicial, este va preferir que su vehículo continúe custodiado por la policía en la comisaría, dejándolo a entera responsabilidad de la dependencia policial.

Gráfico 3. Esquema de funcionamiento del Poder Judicial, Ministerio Público y Policía Nacional del Perú



Fuente y elaboración propia

Lo expuesto con anterioridad y luego de una exhaustiva revisión se puede ver que no existe ninguna organización ni normativa para el trabajo conjunto entre el Poder Judicial, Ministerio Público y las comisarías para la gestión del patrimonio vehicular por parte de la Policía Nacional durante los años 2014 – 2016. La ausencia de un trabajo coordinado y la existencia de dispositivos legales hacen que cada institución actúe de manera individual en el cumplimiento de sus funciones sin comprender cuáles serán las externalidades de estas.

[..] Solamente existe la disposición del poder judicial, para que la policía se encargue de la custodia de los vehículos, hasta que se convoque al propietario del vehículo para que se le haga entrega, motivo por el cual, tiene estacionado en el frontis de su comisaría cuatro vehículos motorizados por disposición del Poder Judicial y dos por el Ministerio Público. (Seudónimo Edgardo, Comisario de la PNP de la Comisaría de La Victoria).

La situación ha motivado que un total de cuarenta y seis vehículos se encuentren estacionados a inmediaciones y custodiados por las comisarias, lo que ocupa espacios públicos, produciéndose la obstaculización del tránsito peatonal y vehicular por las referidas vías y por ende la incomodidad del vecindario, trayendo como resultado el rechazo de la comunidad, situación que se refleja en el desmedro de la ética, disciplina, servicio e imagen institucional como bienes jurídicos protegidos de la Policía Nacional del Perú. En el siguiente capítulo explicaremos a detalle cuáles son las causas que generan la mala gestión del patrimonio vehicular en la DIVTER Centro 2 de la región Lima durante el 2014 – 2016.



CAPÍTULO IV: CAUSAS DE LOS PROBLEMAS DE LA GESTIÓN DEL PATRIMONIO VEHICULAR EN LA DIVTER CENTRO 2

En este segmento de la investigación se observará las causas de los problemas de la gestión del patrimonio vehicular proveniente de la custodia dispuesta por el Poder Judicial y Ministerio Público a las comisarías de la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima, durante los años 2014-2016. Las causas se dividen en tres y son la ausencia de voluntad de los actores, inexistencia de normas y mecanismos legales y la carencia de infraestructura.

1. AUSENCIA DE VOLUNTAD DE LOS ACTORES

La sección estudiará la inacción, la indiferencia de los actores o mejor dicho falta de compromiso del Poder Judicial, Policía Nacional, Ministerio Público y el propietario del vehículo custodiado que participan en la gestión del patrimonio vehicular.

1.1. Poder Judicial y Ministerio Público

Según los entrevistados, los vehículos que se quedan en las comisarías no emiten ningún pago por su cuidado como sucedería en cualquier depósito ya sea municipal o particular. En este panorama, los agentes policiales no pueden desentenderse de los vehículos. Sostenemos lo anterior porque los comisarios luego de emitir una solicitud al juez para que se nombre a otro custodio porque la dependencia no cuenta con los medios necesarios, estos pedidos no son escuchados. Los comisarios entrevistados sostienen que hasta ahora no obtienen ninguna respuesta lo que se explicaría por la sobrecarga procesar de los magistrados, tanto para responder las solicitudes como para definir el nuevo custodio de los vehículos.

[...] Como repito se ha cursado en reiteradas oportunidades los oficios, personalmente se han constituido en los diferentes despachos fiscales de El Agustino, primera fiscalía y segunda fiscalía de la familia para entrevistarse con los fiscales y hacerles conocer la problemática del tema de los vehículos y más aun existiendo una norma legal que establece que

los vehículos deben ser retirados de las dependencias policiales y a pesar de ello continúan en la unidad policial (Seudónimo Máximo, Comandante de la PNP de la Comisaría de El Agustino)

Los cementerios que se han generado alrededor de las comisarías son la cara visible de una derivación desprolija de procesos judiciales del Poder Judicial que pese a ser informado sobre el problema reiteradas veces y sin sufrir la afectación directa muestra al mismo tiempo la falta de interés y decisión política para buscar una solución definitiva al problema. Lo que ha generado que las comisarías de la DIVTER Centro 2 desde el 2014 hasta el 2016 hayan tenido que hacerse cargo de una delegación de casi 300 autos, 243 de los cuales han estado bajo su cuidado por orden de un juez.

“[...] fuentes judiciales confirmaron que ese poder del Estado solo cuenta con tres depósitos. De estos, solo uno es de su propiedad y los otros dos le han sido dados en uso. Se reveló que es necesario tener un local de al menos 5.000 m² para la demanda que existe en la ciudad [...] los juzgados no tienen dónde confinar los bienes que son parte de un proceso. Ese tema no está contemplado en sus infraestructuras. Lo que se podría hacer es asignarles un presupuesto para tener depósitos” (El Comercio, 2014)

Por su parte, el Ministerio Público ha sido el responsable también del problema que venimos describiendo, y al igual que el Poder Judicial se muestra indiferente a buscar una solución al problema. Un ejemplo de esto es lo que sucede en la comisaría del Agustino, sede que sí posee un depósito municipal y tanto el Ministerio Público como el Poder Judicial están informados, pero pese a eso los actores prefieren dejarlos en el frontis de las comisarías. La conclusión, se está hablando de vehículos que no tienen que permanecer expuestos en zonas que han sido destinadas al uso y tránsito público, causando trastornos en la vida de las personas. Un verdadero interés por parte de la institución llevaría a que los procesos judiciales y del Ministerio Público se aceleren para que los trámites destinados a garantizar un mejor recaudo de los vehículos, cumpliendo así no solo con lo establecido en las normas legales, sino que garantizando el bienestar de los ciudadanos.

1.2. Policía Nacional

Muy a pesar que la policía, en este problema, es el actor más afectado, ya que tiene la responsabilidad de hacerse cargo de la gestión del patrimonio vehicular. Es necesario resaltar que no está dentro de sus funciones destinar personal y presupuesto para la ejecución de dicha labor.

Como sostienen la totalidad de los entrevistados, el problema produce un malestar en el personal policial, ya que esto les genera una mayor carga laboral. Los comisarios se ven obligados a destinar efectivos policiales para el resguardo de los vehículos lo que genera trastornos administrativos en el servicio.

Definitivamente por los protocolos estamos sometidos a recepcionar los vehículos intervenidos, pero la problemática es que no existe conciencia de que no contamos con los espacios adecuados para poder mantenerlos mientras el Poder Judicial decide la situación jurídica o legal de dicho bien. Este hecho acarrearía problemas tanto a los vecinos como también a la seguridad que tiene que tener el personal policial al vehículo [...] hay casos donde se han extraído autopartes y definitivamente uno carga la responsabilidad cuando en realidad de eso no deberíamos tener la responsabilidad. Sumado a ello el malestar de los vecinos que creen que el problema se origina por nuestra culpa, tenemos que cargar también con el desprestigio (Seudónimo Abel, Comandante de la comisaría de San Pedro).

Pese a todos los problemas de la mala organización y la inacción en los niveles superiores a las comisarías, estas siguen cumpliendo con la función de recibir a los vehículos. La responsabilidad de solucionar el problema tampoco se le puede atribuir únicamente al alto mando de la institución policial, pues por su parte este segmento de la institución policial, también ha realizado las diligencias y trámites para solucionar el problema motivo del estudio.

1.3. Propietario del vehículo custodiado

Una vez puesto a disposición el vehículo a la comisaría, esta deberá ser conducida al juzgado. La subunidad policial en la mayoría de veces no posee los medios logísticos para trasladar el vehículo al juzgado, por lo que el comisario se ve obligado a comunicarse con el propietario para que vea la forma en la que lleva su vehículo y así el juzgado determine la situación de la unidad móvil. En este punto, el dueño tiene dos opciones: iniciar el proceso para recuperar el vehículo o desentenderse y dejarlo. El propietario calcula su conveniencia o situación económica, el tiempo a emplear para realizar dicho procedimiento y si le resulta desfavorable financieramente y/o cronológicamente, este desiste de su voluntad para recuperar su vehículo.

A veces los carros llegan todos dañados, producto de choques o accidentes, nosotros notificamos al dueño para que se haga responsable y lo recoja. Pero ellos no vienen por sus vehículos supongo que es porque sería solo chatarra [...] y nosotros seguimos perjudicándonos con esos carros viejos que a veces sirven de cama para los animales de la calle, delincuentes [...] incluso es un foco infecciones por la acumulación de basura. (Seudónimo Oscar, Comisario de la PNP de la Comisaría de Villa Hermosa).

Esto explicaría porque al dueño del vehículo le conviene dejarlo al cuidado de la comisaría y más aún si tiene el aval del Poder Judicial. Este último actor no toma ninguna medida para exigir que el propietario retire su vehículo de las inmediaciones de la comisaría.

2. INEXISTENCIA DE NORMAS Y MECANISMOS LEGALES

La mala gestión del patrimonio vehicular no es exclusiva de las mayorías de dependencias policiales del Perú, sino que es un problema de países como

Argentina, Chile y México (Prensa Guaymallén, 2014; Secretaría de Comunicación Pública, 2015; El Día, 2016) y el problema en estos países al igual que en nuestros casos de estudio se debe a la ausencia de normas y mecanismos legales que guíen la coordinación de las entidades involucradas. Por ello, en este segmento se tomará en cuenta la falta de normas y mecanismos legales, que modifiquen y/o permitan decidir al Poder Judicial y/o al Ministerio Público, para la gestión del patrimonio vehicular, proveniente de la custodia dispuesto por el poder judicial a las comisarías de la DIVTER Centro 2 durante los años 2014 – 2016.

Un primer punto a considerar es que todos los procedimientos respecto a la gestión del patrimonio vehicular, proveniente de la custodia dispuesto por el Poder Judicial y el Ministerio Público a las comisarías durante el año 2014 – 2016 se realizaron dentro de un marco legal existente. Es decir, las entidades policiales obedecían los mandatos legales que se les asignaba, lo que traía consigo la ocupación de espacios públicos, obstaculización del tránsito peatonal y vehicular de las vías colindantes a las comisarias.

Nosotros solo cumplíamos a cabalidad lo que nos ordenaban, pero esto como puede ver ha originado que seamos un cementerio de vehículos viejos. No existía antes ninguna ley que nos amparará y nos permita negarnos a quedarnos con los vehículos. (Seudónimo José, Comisario de la PNP de la comisaría de La Victoria)

Ante tal situación hizo falta un dispositivo legal con decisión política que sea capaz de articular, viabilizar y facilitar el actuar policial ante el problema en estudio. Las medidas implementadas deben de prohibir la utilización de las comisarias o locales policiales como depósito de vehículos y solamente se acepte tal solamente para la investigación policial y por un plazo establecido y al término del mismo sean puestos a disposición del Ministerio Público o el Poder Judicial. En el caso en el que los juzgados dispongan la captura de algún vehículo automotor, ejecutada la disposición deberían ser conducidas en el día, al juez solicitante quien se hará cargo de responder por el vehículo.

El dispositivo legal con decisión política que hace falta debe promulgarse teniendo en consideración la coordinación existente entre los actores ya mencionados para que se articule una plataforma que proponga un proyecto de inversión pública para la solución definitiva del problema. La ausencia de mecanismos legales genera que las instituciones por la sobrecarga de responsabilidades trasladen el cuidado de los vehículos a las comisarías. Por ello, la mayoría de los entrevistados coincide en que es necesario crear una institución especial que se encargue de gestionar el patrimonio vehicular, lo que incluye la logística para el traslado de los vehículos y el o los espacios necesarios para su almacenamiento.

En la región, el caso de México es el ejemplo más contundente de voluntad política para adecuar sus procedimientos para dar solución a la mala gestión de los vehículos. Un primer ejemplo es el implementado en el Distrito Federal de la Ciudad de México con el Programa Custodia y Resguardo de Vehículos, cuyo fin es impedir el deterioro de las unidades y enviándolas a los 31 depósitos de la ciudad que son transportadas al lugar por infringir el Reglamento de Tránsito Metropolitano. Para el caso peruano, se podría implementar una medida similar adaptando los depósitos municipales para que alberguen a los carros incautados que cometieron infracciones.

Un segundo caso exitoso es el Programa de Vida y Chatarrización, que expone el concepto de calle completa, un enfoque que prioriza la recuperación de los espacios para tener calles eficaces que permitan una mejor circulación de los vehículos y espacios más seguros para los peatones, ciclistas, vehículos motorizados y transporte público, con espacios atractivos y decentes. La recuperación del espacio público implica también generar una cultura vial mediante la aplicación de reglamentos y despejando las vías públicas. Una adaptación de la medida sería otorgar un tiempo para que los vehículos incautados sean recogidos y si cumplida la fecha nadie los reclama se procederá a volverlos chatarra.

De copiar, acondicionar, arreglar, ajustar o modificar dichos procedimientos, con un asidero legal consecuente, con una política pública, que tenga una decisión

política, con su respectiva partida presupuestal, en nuestro acervo jurídico, daría un buen resultado para resolver este problema de estudio, tal y conforme lo hacen en México, lógicamente también debiendo de existir el compromiso de los actores a fin de llegar a buen puerto para solucionar el problema, dejándose de indiferencias e inacciones, basadas en el simple cumplimiento de sus actuales funciones, con la que supuestamente, realizan a cabalidad sus funciones, pero sin tener en cuenta el problema que acarrea a la población, la misma que se ven afectadas, donde en otras latitudes no se experimenta esas deficiencias.

3. CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA

Una tercera explicación que genera la acumulación del patrimonio vehicular en la DIVTER Centro 2 durante el 2014 – 2016 es la falta de infraestructura, específicamente en las comisarías. Ya que estas no han sido diseñadas y o estructurados, para albergar una gran cantidad de vehículos para ser custodiados. Al rebasar su capacidad, obligatoriamente los vehículos que ya no pueden estar en el interior de las comisarias, tienen que ser estacionadas en el frontis o a inmediaciones de las comisarias.

Las comisarías no tenemos mucho espacio, algunos ni tienen un local propio [...] creo que esto pasa porque las comisarías nunca fueron pensadas para albergar a los autos. (Seudónimo Víctor, Comandante de la PNP en la Comisaría de Apolo)

La totalidad de los entrevistados expresa que el problema se da por una falta de planificación en la construcción de los locales policiales. Posiblemente al momento de construir los locales no se pensó en esta problemática y más aún no se pensó en el crecimiento del parque automotor en Lima. Además, no se preveía que al igual que crecería el parque automotor, también crecería la cantidad de infractores, causantes del problema en estudio.

Nuestro problema no es solo la gran cantidad de vehículos que obstaculizan las calles y molestan a los vecinos, sino que esos carros están aquí porque tienen dueños infractores. (Seudónimo Alberto, Comisario de la PNP de la Comisaría de San Cayetano)

Muy a pesar de todo, a futuro, para arreglar la falencia es esencial contar con una infraestructura o local para depositar todos los vehículos incautados. Por lo tanto, se deberá de habilitar locales adecuados con la capacidad de albergar la gran cantidad de vehículos, que sirvan como depósitos para realizar las acciones y/o procedimientos respectivos.



CONCLUSIONES

La presente investigación tenía como objetivo responder a la siguiente pregunta: ¿Cómo se realiza la gestión del patrimonio vehicular proveniente de la custodia dispuesto por el Poder Judicial y Ministerio Público a las comisarías de la DIVTER Centro 2 de la REGPOL Lima durante los años 2014 – 2016? Para dar respuesta a la interrogante se han analizado las funciones de las comisarías, la coordinación de los actores y las principales causas que explican el problema. Siguiendo la metodología planteada en la introducción, se han respondido a las tres preguntas de investigación que se convierten en nuestros hallazgos principales.

1. Según los documentos oficiales que norman las funciones de la Policía Nacional del Perú, las comisarías no tienen la responsabilidad ni la función de custodiar los vehículos enviados por orden del Poder Judicial y el Ministerio Público.
2. Ahora bien, para la gestión del patrimonio vehicular, se necesita de la participación de tres actores estatales: i) Poder Judicial, ii) Ministerio Público y, iii) comisarías. Sin embargo, las evidencias expuestas a lo largo del documento muestran que no existe un ordenamiento legal para el trabajo coordinado y/o articulado entre los actores estatales sobre este aspecto, lo que genera que los vehículos se sigan acumulando en las comisarías. Dentro del periodo de investigación se encontró que cada institución se ha limitado únicamente a dar resolver el problema de manera superficial.
3. En base a las evidencias recopiladas, se ha identificado tres causas que permiten comprender el problema de la gestión vehicular:
 - Ausencia de voluntad política de los actores involucrados, los cuales muestran indiferencia y falta de compromiso. El Poder Judicial, el Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú se limitan a cumplir con

sus funciones de manera independiente. Sin embargo, esta indiferencia por parte de los actores, genera problemas únicamente a la Policía Nacional del Perú, al verse obligado a ceder espacio y tiempo para custodiar los vehículos dispuestos por el Poder Judicial y Ministerio Público.

- La inexistencia de normas y mecanismos legales con decisión política que articulen, viabilicen y faciliten el actuar policial. Se puede observar que ninguno de los actores es capaz de hacerse cargo de la gestión del patrimonio vehicular y muestra la necesidad de una plataforma que articule una solución y traslade la responsabilidad a una entidad en particular que no sea los ya mencionados.
- La carencia de infraestructura, tanto para el Poder Judicial, Ministerio Público y comisarías. Estas tres instituciones no han sido diseñadas para albergar a la gran cantidad de vehículos. Muy a pesar de todo, una idea generalizada de los actores involucrados es que quien fuere el actor que va a tener esta responsabilidad de gestionar el patrimonio vehicular debe de buscar solucionar la ausencia de un espacio destinado específicamente al cuidado de los vehículos.

RECOMENDACIONES

1. La Policía Nacional debe de promover reuniones de trabajo en forma conjunta con el Poder Judicial y el Ministerio Público. Las reuniones serían una plataforma de diálogo en la que se armen propuestas que luego puedan ser presentadas para que sean iniciativas legislativas. La necesidad de contar con la participación de todos los actores estatales es porque permite abordar el problema desde diferentes enfoques, para encontrar una solución que no perjudique a ninguno de los involucrados.
2. Que la Policía Nacional del Perú, a través del Ministerio del Interior, proponga la elaboración del perfil de un proyecto de inversión pública (PIP). Por un proyecto de inversión pública, en su definición más básica entendemos el uso de recursos públicos con el fin de solucionar un problema público; respecto al presente estudio, la solución a la mala gestión del patrimonio vehicular que afecta a la policial nacional, sobre todo a la DIVTER Centro 2.
3. La experiencia mexicana es el ejemplo más contundente de la voluntad política para adecuar los procedimientos y dar solución a la mala gestión de los vehículos. Si bien la realidad peruana es propia por tener sus propios matices, se debería de tener en cuenta estas experiencias exitosas en la adecuación de sus procesos para el escenario nacional y así brindar soluciones integrales y eficaces a la gestión vehicular por parte de la Policía Nacional del Perú.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCALDE, Gonzalo

2014 *Análisis y Diseño de Políticas Públicas*. Lima: PUCP.

ALMEIDA, Hiram

2015 Informe Anual de Actividades Marzo de 2014 a Febrero de 2015 de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal Ciudad de México.

ALZA, Carlos

2013 ¿Qué son las políticas públicas? y ¿cuál es su relación con la gestión pública [videograbación]Lima: Valor Público. Espacio para el Análisis y la propuesta. Consultada el 7 de mayo de 2016.

<https://carlosalzabarco.wordpress.com/tag/politicas-publicas/>

ALZA, Carlos

2013 Del ciclo de políticas a las funciones gerenciales. En: Blog:Valor Público. Espacio para el Análisis y la propuesta. Consultada el 7 de mayo de 2016.

https://carlosalzabarco.wordpress.com/2013/03/13/funciones_gerenciales/

BARDACH, Eugene.

1998. *Getting Agencies to Work Together. The Practice and Theory of Managerial Craftsmanship*. Washington D.C.: Brookings. Chapter 1: Creating Value Through Collaboration.

BASTIDAS, David y PISCONTE, José.

2009. *Estado y Gestión Pública*. Material de Trabajo. Programa de formación: Desarrollo de capacidades para el fortalecimiento de las organizaciones políticas. Idea y Transparencia Internacional.

Decreto Legislativo que perfecciona el Marco Normativo de la Policía Nacional del Perú prohibiendo el uso de instalaciones policiales como depósitos vehiculares y modificando el Artículo 17 de la Ley 30264

EL COMERCIO

2014 Autos llenan comisarias por falta de espacios en poder Judicial.

FRANCO, Rolando y LANZARO, Jorge

2006 *Política y políticas públicas: determinación y autonomía*. En *Política y políticas públicas en los procesos de reforma de América Latina*. Flacso. Buenos Aires.

FONTAINE, Guillaume

2015 *El análisis de políticas públicas. Conceptos, teorías y métodos*, Quito, *Anthropos*, Flacso, 2015.

GASTÉLUM, Carlos

2009. *Análisis y gestión de políticas Públicas*. *Gestión Pública* 18 (2). México.

Informe de la Secretaría de Comunicación Pública -Tucumán. 2014.

Informe N° 010 -2016- REG.POL.LIMA/DIVTER C-2- Sec.

JARAMILLO, Martha

2010 *La descentralización: una mirada desde las políticas públicas y las relaciones intergubernamentales en Baja California*. En *Revista Región y sociedad* 22 (49)

<http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v22n49/v22n49a7.pdf>

LAHERA, Eugenio

2006 *Encuentros y desencuentros entre política y políticas públicas. En Política y políticas públicas en los procesos de reforma de América Latina*. Flacso. Buenos Aires.

Ley Orgánica del Ministerio Público.

Ley Orgánica del Poder Judicial.

MEDELLÍN, Pedro

2006 *La política y las políticas públicas en regímenes de "obediencias endebles". Una propuesta para abordar las políticas públicas en América Latina*. En *Política y políticas públicas en los procesos de reforma de América Latina*. Flacso. Buenos Aires.

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

2016 ORGANIZACIÓN DE LA REGIÓN POLICIAL LIMA

2017 Directiva N° 07 -06-2018- DIRGEN/IG-PNP.

RANGEL, Hugo

2014 Protocolo de coordinación interinstitucional en materia de inserción sociolaboral. Madrid: Programa EUROSOCIAL; Conferencia de Ministros de Justicia de los Países Iberoamericanos; Observatorio Internacional de Justicia Juvenil, 2014.

REPETTO, Fabian

2000 ¿Es posible reformar el Estado sin transformar la sociedad? Capacidad de gestión pública y política social en perspectiva latinoamericana. Revista del CLAD Reforma y Democracia, 16. Caracas.

<http://old.clad.org/portal/publicaciones-del-clad/revista-clad-reforma-democracia/articulos/016-febrero-2000/bfes-possible-reformar-el->

[estado-sin-transformar-la-sociedad-capacidad-de-gestion-publica-y-politica-social-en-perspectiva-latinoamericana-1](#)

RESTREPO, Jorge y CUERVO, Ivan

2016 El análisis de políticas públicas: Conceptos, teorías y métodos. *Revista Opera*, 18.

REVISTA DIGITAL OPINIÓN

2016 *Los cementerios de autos frente a las comisarías ¿un problema de nunca acabar?*

RODRÍGUEZ, Jesús

2014 Informe Anual de Actividades 01 marzo de 2013 al 28 febrero de 2014 de la Secretaria de Seguridad Pública del Distrito Federal Ciudad de México.

SÁNCHEZ, Paola y VILLA, Fernando

2012 Modelado y simulación del problema de movilidad vehicular en un sistema de intersecciones semaforicas. *Lámpsakos*, 8: pp. 15 - 22. ISSN: 2145-4086.- Medellín – Colombia.

SERRANO, Rodrigo

2003 *What Makes Inter-Agency Coordination Work? Insights from the Literature and Two Case Studies*. Washington DC: IADB.

SUBIRATS, Joan

2008 *Análisis y gestión de políticas públicas*. Grupo Planeta.

VÁSQUEZ, Silvia y CANEPA, Guísela. 2012. *Cuadernos Arquitectura y Ciudad* Numero 16.- El Metropolitano y la oportunidad de revitalizar calles en el

centro histórico de Lima: El caso de la Avenida Emancipación. Gestión municipal como marca: Identidad, espacio público y participación. PUCP.



Anexo 1. Organigrama de la REGPOL Lima



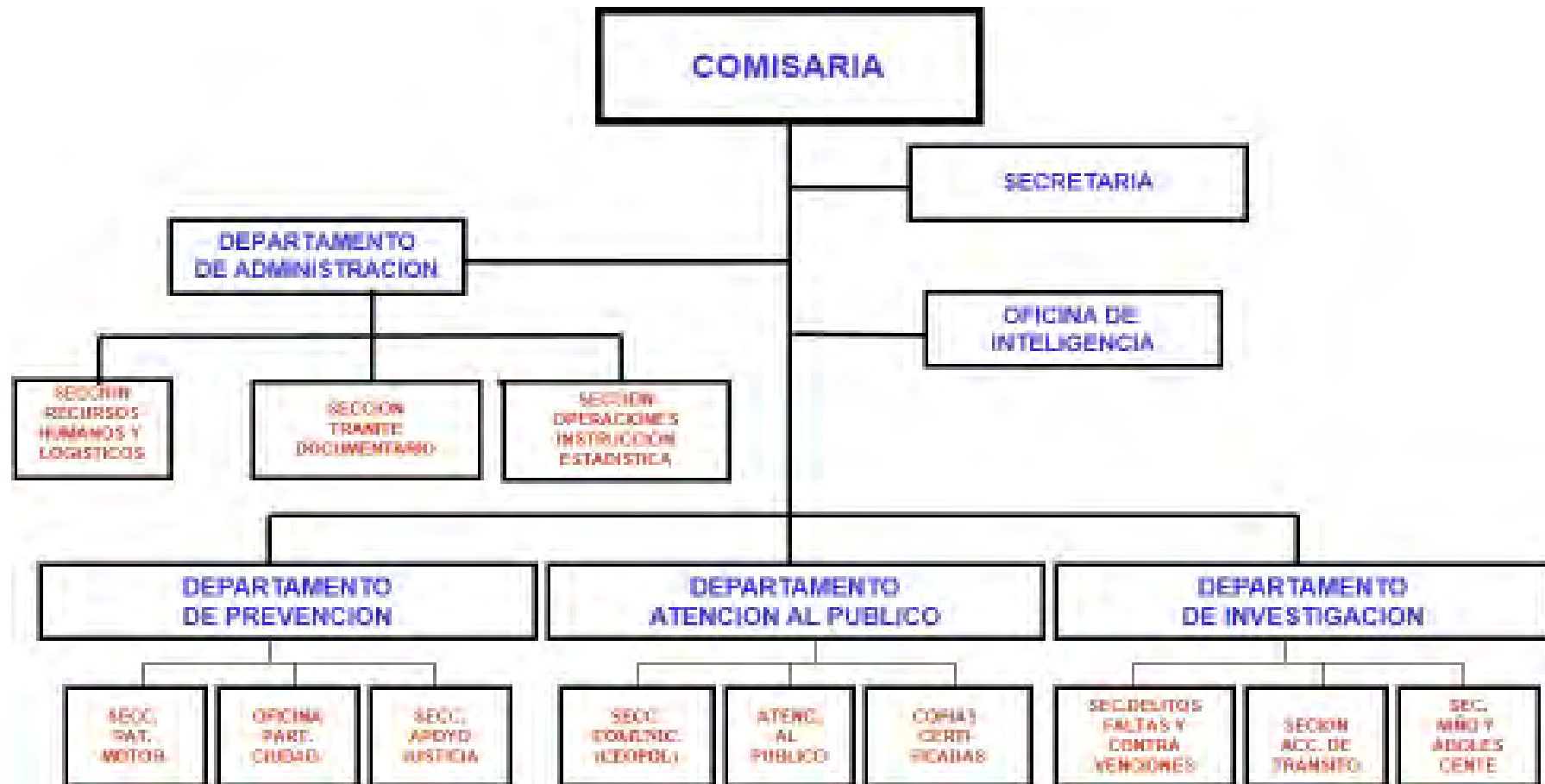
Fuente y elaboración. REGPOL Lima

Anexo 2. Croquis Jurisdiccional – DIVTER CENTRO 2



Fuente y elaboración propia.

Anexo 3. Estructura Orgánica de las comisarías de la DIVTER Centro 2



Fuente y elaboración Manual de Perfiles de Puesto de la DIVTER Centro 2.

Anexo 4. Relación nominal de vehículos solicitados por el Ministerio Público, custodiados por las comisarías de la DIVTER Centro

2

APOLO									
N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLOR	FECHA DE INGRESO	SECCION A CARGO	MOTIVO	AUTORIDAD COMPETENTE	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA A LA AUTORIDAD EL INTERNAMIENTO DEL VEHICULO
1	AUTO	TOYOTA	ADI412	BLANCO	17/12/2016	SIAT	ACC-TRANSITO	18° FISCALIA PROV. DE TRANSITO - LIMA	OFC. N° 1160
2	AUTO	PEUGEOT	D7X044	GRIS	01/10/2016	SIAT	ACC-TRANSITO	51° FISCALIA PENAL TRANSITO DE LIMA	OFC. N° 967

SAN COSME									
N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLOR	SECCION A CARGO	MOTIVO	DOCUMENTO FORMULADO	AUTORIDAD COMPETENTE	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA EL INTERNAMIENTO
1	MOTOTAXI	KATSUMOTO	4062-2D	ROJO	SEINCRI	DCP - ROBO	PARTE N° 137-2016-DEINPOL	37° FPP-L	Oficio N° 282-17-DEINPOL
2	MOTOKAR	SUMO	8522-2C	AZUL	SEINCRI	DCP - ROBO	INFORME N° 09-16-DEFAM	FISCALIA DE FAMILIA	Oficio N° 032-2016-DEFAM
3	MOTOKAR	SUMO	MCG-32353	AZUL	SEINCRI	DCP - ROBO	INFORME N° 12-2016-DEINPOL	FPPL	Oficio N° 185-2016-DEINPOL

4	TRICIMOTO	SUMO	S/P	ROJO	SEINCRI	DCAP - RESISTENCIA	INFORME N° 15-16-DEINPOL	6° FPPL	Oficio N° 289-17-DEINPOL
5	MOTOKAR	SUMO	S/P	AZUL	TRANSITO	DCVCS - ATROPELLO	INFORME N° 017-2017-SIAT	4° FPPL	Oficio N° 243-2017-SIAT
6	MOTOKAR	SUMO	6299-5C	ROJO	SEINCRI	DCP - ROBO	INFORME N° 16-2016-DEINPOL	10° FPPL	Oficio N° 230-2016-DEINPOL
7	MOTOKAR	HONDA	2985-7D	AZUL	SEINCRI	DCP - HURTO	Oficio N° 1137-2016-DEINPOL	46° FPPL	Oficio N° 1235-16-DEINPOL
8	MOTOKAR	RTM	0209-2B	AZUL	SEINCRI	DCP - HURTO	INFORME N° 100-DEINPOL	14° FPPT	Oficio N° 452-2017-DEINPOL
9	MOTOKAR	LIFAN	6425-7B	VERDE	IRNT	DCVCS - LESIONES	INFORME N° 14-SIAT	1° FPPTL	Oficio N° 243-2017-SIAT
10	AUTOMOVIL	BLANCO	AOW-333	BLANCO	TRANSITO	DCVCS - HOMICIDIO	INFORME N° 15-SIAT	1° FPPTL	Oficio N° 244-2017-SIAT
11	VOLQUETE	FORD	F4Z-831	ROJO-BLANCO	TRANSITO	DCVCS - HOMICIDIO	INFORME N° 016-2017-SIAT	2° FPPTL	Oficio N° 246-2017-SIAT

EL AGUSTINO

N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLOR	FECHA DE	SECCION A CARGO	MOTIVO	AUTORIDAD COMPETENTE	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA A LA AUTORIDAD EL
-----------	--------------	--------------	--------------	--------------	-----------------	------------------------	---------------	-----------------------------	--

					INGRESO				INTERNAMIENTO DEL VEHICULO
1	AUTO	MITSUBISHI	D2T-361	GUINDA	08/11/2016	SEINCRI	DCP	2° FPM - EA	OFICIO N° 774-17-DEINPOL "CORTEZ"
2	CAMION	VOLVO	DOJ-709	BLANCO	16/11/2016	SIAT	A/T. ATROPELO FATAL	2° FPM - EL AGUSTINO	OFICIO N° 170-17-REG.POL-L-DTC2-CEA-SIAT

SAN CAYETANO									
N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLOR	FECHA DE INGRESO	SECCION A CARGO	MOTIVO	AUTORIDAD COMPETENTE	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA A LA AUTORIDAD EL INTERNAMIENTO DEL VEHICULO
1	CAMIÓN	VOLVO	Z1S-942	VERDE	27/10/2016	TRANSITO	SIAT	2° FPM-EA	OFC. N° 116-SIAT DEL 18FEB17 A JUZG. DE TRANSITO - SJL
2	AUTOMOVIL	NISSAN	D6E-663	PLOMO	12/11/2016	SEINCRI	RQ	1° FPM. - EL AGUSTINO	EN INVESTIGACION
3	AUTOMOVIL	HYUNDAI	B9V-184	NEGRO	10/10/2016	SIAT	INVESTIGACION	2° FPM - EA	Ofc. N° 64-17-SIAT del 02FEB17 a 2° FPMEA
4	MOTOTAXI	SUMO (verde)	S/P (MCG-8915)	ROJO	13/02/2016	SEINCRI	DCP	2° FPM - EA	Ofc. 1877 del 28DIC16 a 2° FPMEA, se reitera con Ofc. 152-17-SEINCRI del 02FEB17
5	MOTOTAXI	SUMO	MCG-64768	AZUL	06/11/2016	SEINCRI	DCP	1° FPM - EA	En proceso investigatorio, con carpeta fiscal

6	MOTOTAXI	SUMO	BO6355	ROJO	02/11/2016	SEINCRI	DCP	2° FPM - EA	En proceso investigatorio, sin carpeta fiscal
7	MOTOTAXI	HONDA	MCG-15508	ROJO	20/06/2016	SEINCRI	DCP	1° FPM - EA	carpeta fiscal Ing. N° 1386-16 - 2° FPMEA, del 21OCT16 (EN INVESTIGACION)
8	MOTOTAXI	RTM	A2-6439	ROJO	13/10/2016	SEINCRI	DCP	1° FPM - EA	carpeta fiscal Ofc. N° 1401-16-2° FPMEA (EN INVESTIGACION)
9	MOTOTAXI	LIFAN	1270-IC	NEGRO	06/09/2016	SEINCRI	DCP	1° FPM - EA	Ofc. N° 200-SEINCRI del 10FEB17 a 1° FMPEA
10	MOTOTAXI	ZK-150	62994B	VERDE	08/04/2016	SEINCRI	DCP	2° FPM - EA	Ofc. N° 251-17-SEINCRI del 20FEB17 a 2° FPMEA
11	MOTOTAXI	SAKIMOTO	31507D	ROJO	13/12/2016	SEINCRI	DCP	2° FPM - EA	Ofc. N° 155-17-SEINCRI del 02FEB17 a MP
12	MOTOCICLET A	SUMO	MPY20250	ROJO	24/07/2016	SEINCRI	DCP	2° FPM - EA	Decreto N° 18-17-ADM del 21FEB17 al SOT PNP VICENTE
13	MOTOCICLET A	SAKIMOTO	6144-0C	NEGRO	23/09/2016	SEINCRI	DCP	2° FPM - EA	A la fecha no retorna carpeta fiscal, Ofc. N° 263-17-SEINCRI del 21FEB17 a 1° FPMEA
14	MOTOCICLET A	HONDA	A2-1673	NEGRO	11/02/2016	SEINCRI	DCP	1° FPM - EA	Ofc. N° 214-17-SEINCRI del 13FEB17 a 1° FPMEA

VILLA HERMOSA

N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLOR	FECHA DE INGRESO	SECCION A CARGO	MOTIVO	AUTORIDAD COMPETENTE	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA A LA AUTORIDAD EL INTERNAMIENTO DEL VEHICULO
1	AUTOMOVIL	TOYOTA	A3V-617	PLOMO	03/03/2016	SEINCRI	D/C/P	4° FISCALIA PROVINCIAL PENAL	OFICIO N° 306 y 94
2	MOTOTAXI	RONCO	0701-4A	ROJO	10/04/2016	SEINCRI	SOLICITUD	FISCALIA PENAL DE SANTA ANITA	OFICIO N°. 307
3	MOTOTAXI	RONCO	NG-89063	AZUL	30/09/2016	SEINCRI	INVESTIGACION	FISCALIA PENAL DE SANTA ANITA	OFICIO N° 408
4	TRIMOVIL	XAIYIN	5286-5A	ROJO	23/10/2016	TRANSITO	IRGT	FISCALIA PENAL DE SANTA ANITA	OFICIO N° 310
5	AUTOMOVIL	NISSAN	BQ-4147	AMARILLO	30/10/2016	TRANSITO	CHOQUE	FPM - EL AGUSTINO	OFICIO 432
6	AUTOMOVIL	TOYOTA	SIN PLACA	NEGRO	25/01/2016	SEINCRI	INVESTIGACION	2° FPM. - EL AGUSTINO	OFICIO N° 1190
7	TRIMOTO	ITALICA	7806-1C	ROJO	15/12/2016	SEINCRI	D/C/P	FISCALIA PENAL DE SANTA ANITA	OFICIO 235
8	MOTOTAXI	HONDA	S/P	ROJO	10/08/2016	TRANSITO	IRGT	FISCALIA PENAL DE SANTA ANITA	OFICIO 454

Anexo 5. Relación nominal de vehículos solicitados por el Poder Judicial, custodiados por las comisarías de la DIVTER Centro 2

APOLO									
N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLOR	FECHA DE INGRESO	SECCION A CARGO	MOTIVO	AUTORIDAD JUDICIAL	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA A LA AUTORIDAD EL INTERNAMIENTO DEL VEHICULO
1	AUTO	CHEVROLET	AGF 372	BLANCO	20/04/2016	SEINCRI	DCP -HURTO	2° JUZG. CIVIL DE PIURA	OFC. N° 1886
2	AUTO	HYUNDAI	AIB 682	BLANCO	04/06/2016	SEINCRI	DCP -ROBO	8° JUZG. ESPECIALIZADO CIVIL	OFC. N° 3472
3	MINIVAN	HYUNDAI	M3S 808	BLANCO	10/09/2016	SEINCRI	DCP -HURTO	12° JUZG. CIVIL ESPEC-LIMA	OFC. N° 461
4	AUTO	NISSAN	BQP 703	BLANCO	03/12/2016	SEINCRI	DCP -ROBO	14° JUZG. ESPECIALIZADO CIVIL	OFC. N° 1210

SAN COSME									
N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLOR	SECCION A CARGO	MOTIVO	DOCUMENTO FORMULADO	AUTORIDAD JUDICIAL	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA EL INTERNAMIENTO
1	AUTOMOVIL	TOYOTA	ANZ-174	PLATA METALICO	SEINCRI	REQUISITORIA	Oficio N° 1292-16-DEINPOL	11° JCC	Oficio N° 1292-16-DEINPOL

EL AGUSTINO									
N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLOR	FECHA DE INGRESO	SECCION A CARGO	MOTIVO	AUTORIDAD JUDICIAL	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA A LA AUTORIDAD EL INTERNAMIENTO DEL VEHICULO
1	AUTO	KIA	F7H-389	NEGRO	16/11/2016	SEINCRI	RQ POR DEUDA	6TO JUZG CIVIL ESPECIALIZADO	OFICIO N° 187-17-DEINPOL "CORTEZ"

SAN CAYETANO									
N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLO R	FECHA DE INGRESO	SECCION A CARGO	MOTIVO	AUTORIDAD JUDICIAL	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA A LA AUTORIDAD EL INTERNAMIENTO DEL VEHICULO
1	AUTOMOVIL	MITSUBISHI	BIH-993	ROJO	11/05/2016	SEINCRI	RQ	2° JPL - SURCO	OFC. N° 149-SEINCRI DEL 01FEB17

VILLA HERMOSA									
N°	CLASE	MARCA	PLACA	COLO R	FECHA DE INGRESO	SECCIO N A CARGO	MOTIVO	AUTORIDAD JUDICIAL	DOCUMENTO QUE SE SOLICITA A LA AUTORIDAD EL INTERNAMIENTO DEL VEHICULO
1	AUTOMOVI L	HYUNDAI	COV- 623	ROJO	25/01/201 6	SEINCRI	JUDICIAL	10° JUZG. CIVIL COMERCIAL DE LIMA	OFICIO N° 92 Y 804
2	AUTOMOVI L	LIFAN	C3B-688	AZUL	16/12/201 6	SEINCRI	JUDICIAL	12 JUZGADO COMERCIAL LIMA	OFICIO N° 90



