

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



**PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE INFORMACIÓN E IDENTIFICACIÓN
VEHICULAR PARA ENFRENTAR EL INCREMENTO DEL “LAVADO” DE
VEHÍCULOS CON ORIGEN IRREGULAR UTILIZANDO VEHÍCULOS
SINIESTRADOS**

Trabajo de investigación para obtener el grado académico de Magíster en
Gobierno y Políticas Públicas que presenta:

*Carlos Enrique Quintanilla Ramírez
Luis Alberto Torres Echevarría*

Asesor:

Juan Eulogio Arroyo Laguna

Lima, 2021

Resumen

Al igual que pasa con las actividades lícitas y productivas a favor de una sociedad, la actividad delincencial también modifica sus procedimientos ilícitos para continuar obteniendo ingresos económicos. En el caso de los vehículos siniestrados, la delincuencia aprovecha los vacíos jurídicos y otros factores para “lavar vehículos” que tienen un origen irregular. Este origen proviene del robo de vehículos, de su irregular ingreso y permanencia en el país, así como cuando son solicitados por la autoridad judicial.

El Estado, a través de la Policía Nacional del Perú (PNP), es el encargado de planificar y desarrollar estrategias para asegurar la tranquilidad y paz social de la comunidad. En cuanto al robo de vehículos y delitos conexos, se ha creado la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV PNP), la cual ha ganado prestigio en la resolución de este tipo de actividades delictivas; sin embargo, en la actualidad no cuenta con la información necesaria y oportuna para llevar a cabo un adecuado procedimiento de identificación de vehículos siniestrados. Existiendo el riesgo de emitir un certificado de identificación vehicular con información falsa.

La normatividad vigente no contempla todas las actividades y funciones que deben cumplir los diferentes actores que intervienen en este problema. Esa falta de definición y coordinación, que debe ser establecida por el Estado, permite que vehículos con procedencia irregular sean reemplazados por vehículos siniestrados (al utilizar sus placas de rodaje). Al establecerse puntualmente cuál es el procedimiento que se debe realizar por cada actor, se generará la información necesaria a ser utilizada por el personal de la DIVPIRV y de esta manera se podrá contrarrestar adecuadamente esta modalidad delictiva.

Paralelamente, la DIVPIRV deberá implementar procedimientos efectivos que permitan contrarrestar el uso de los vehículos siniestrados para “lavar vehículos” con origen irregular. De esta manera se generará un mejor clima de seguridad ciudadana, se mejorará la imagen institucional y la población recuperará la confianza en el Estado de derecho.

Términos claves: División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV), delincuencia organizada, “lavado de vehículos”, vehículos con origen irregular y vehículos siniestrados.



Abstract

Without a view to making a comparison with lawful and productive activities in favor of a society, criminal activities also change their illegal procedure to continue getting economic revenue. In the case of sinister vehicles, crime takes advantages of legal gaps and other factors to use vehicles that have an irregular origin. That origin is manifested when the vehicles come from theft, from their irregular income and stay in the country, as well as when these are requested by the judicial authority.

The Estado, through the Policía Nacional del Perú (PNP), is in the charge of planning and developing strategies to ensure tranquility and social peace of the community. As for the theft of vehicles and related offences, it has been created the División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV PNP), which has gained prestige in the resolution of such criminal activities; however, at present it doesn't have necessary and timely information to realize appropriate procedure for identifying sinister vehicles. Therefore, there is a risk of issuing a vehicle identification certificate with false information.

Current legislation does not contemplate the activities and functions that the different actors must fulfill. This lack of definition, which must be established by the Estado, allows vehicles of irregular origin to be replaced by sinister vehicles (by using their license plates). By establishing the procedure to be carried out by each actor, the necessary information will be generated to be used by the DIVPIRV staff and in this way, this criminal modality can be adequately countered.

At the same time, the DIVPIRV must implement effective procedures to counteract the use of sinister vehicles to use vehicles of irregular origin. In this way, a better climate of citizen security will be created, the institutional image will be improved, and society will regain confidence in the rule of law.

Índice

Resumen.....	ii
Índice.....	v
Lista Anexos	vi
Índice de Tablas.....	vii
Introducción	8
Capítulo I: Definición y descripción del problema	10
1.1 Redacción formal del problema	10
1.2 Marco conceptual del problema.....	12
1.3 Arquitectura del problema.....	15
1.4 Marco institucional y normativo relacionado con el problema	24
Capítulo II: Causas del problema	26
2.1 Marco teórico sobre las causas del problema	26
2.2 Causas del problema.....	34
Capítulo III: Diseño del prototipo	39
3.1 Problema reformulado y desafío de innovación.....	39
3.2 Experiencias previas para hacer frente al desafío de innovación.....	44
3.3 Concepto final de la innovación.....	52
3.3.1 Descripción del concepto final de innovación.....	53
3.3.2 Proceso de desarrollo del concepto final de innovación.....	55
3.4 Prototipo final de la innovación.....	58
3.4.1 Descripción del prototipo final	61
3.4.2 Proceso de desarrollo del prototipo final de innovación	63
Capítulo IV: Análisis de la deseabilidad, factibilidad y viabilidad del prototipo	67
4.1 Análisis de deseabilidad	67
4.2 Análisis de factibilidad	70
4.3 Análisis de viabilidad	72
Conclusiones	75
Anexos	78
Bibliografía	93

Lista de Anexos

Anexo 1: Descripción del espacio de la política: tema de interés, intervenciones relacionadas, cadenas de valor de las intervenciones relacionadas y ubicación del problema	78
Anexo 2: Herramientas de recojo de información para determinar causas y efectos del problema	86
Anexo 3: Herramientas de recojo de información para la arquitectura del problema.....	90
Anexo 4: Herramientas de recojo de información para las causas del problema	91
Anexo 5: Herramientas de recojo de información para el testeado del prototipo	91
Anexo 6: Elementos adicionales para comprender el prototipo final de innovación.....	92



Índice de Tablas

Tabla 1: Sedes de la DIVPIRV a nivel nacional	13
Tabla 2: Vehículos robados en Lima (asalto y robo) 2011 – 2018.....	18
Tabla 3: Vehículos importados que ingresaron al país 2011 – 2018.....	19
Tabla 4: Vehículos importados, segundo uso, que ingresaron al país 2011-2018.....	19
Tabla 5: Vehículos solicitados por autoridad judicial 2011 – 2018	20
Tabla 6: Vehículos siniestrados, con indicación de aseguradora, 2015 – 2018	20
Tabla 7: Análisis de la causa innovación delincencial	40
Tabla 8: Análisis de la causa vacíos jurídicos.....	41
Tabla 9: Análisis de la causa procedimientos policiales de Ident. Vehicular.....	41
Tabla 10: Análisis de la causa limitado intercambio de Inf. Institucional.....	41
Tabla 11: Análisis de la causa falta de registro de vehículos siniestrados.....	42
Tabla 12: Puntaje a las causas del problema.....	42
Tabla 13: Experiencia para contrarrestar robo de vehículos en México.....	45
Tabla 14: Experiencia para contrarrestar robo de vehículos en Ecuador.....	47
Tabla 15: Experiencia para contrarrestar robo de vehículos en Colombia.....	49
Tabla 16: Generación de ideas.....	50
Tabla 17: Agrupación de ideas.....	51
Tabla 18: Priorización de ideas.....	52
Tabla 19: Descripción del bosquejo del concepto a desarrollar.....	59
Tabla 20: Descripción del concepto.....	60
Tabla 21: Definición de los niveles de prototipado.....	61
Tabla 22: Prototipo de nivel funcional.....	62
Tabla 23: Preguntas para el testeo.....	63
Tabla 24: Propuestas de modificación de normas relacionadas al proyecto.....	64
Tabla 25: Relación entre los factores de viabilidad y costos de solución.....	74
Tabla 26: Cuadro de hechos delictivos en el Perú – 2019.....	78
Tabla 27: Parque automotor inscrito en SUNARP 2011 – 2018.....	79
Tabla 28: Vehículos robados y recuperados por la PNP 2011 – 2018.....	80
Tabla 29: Vehículos recuperados por DIVPIRV (siniestrados) 2015-2019	81

Introducción

El uso de los vehículos siniestrados para “lavar vehículos” con origen irregular, es una actividad delictiva que va teniendo mayor connotación en el escenario criminal del robo de vehículos y delitos conexos. Se debe entender que la delincuencia organizada ha hecho un adecuado análisis de cómo vienen comportándose actualmente los diferentes actores que intervienen en este problema y utiliza a su favor los diferentes factores que los benefician en este accionar.

El personal policial que realiza las diferentes actividades que lleva a cabo la DIVPIRV: patrullaje motorizado, investigación, peritajes, Inteligencia, etc., ve limitado su accionar si no cuentan con la información oportuna y de calidad que les dé un derrotero sobre los vehículos que están utilizando a los vehículos siniestrados para poner a circular en las vías del país a vehículos robados, con problemas de importación o que se encuentran solicitados por la autoridad judicial. En la actualidad esa información no puede ser generada debido a que los diferentes actores, públicos y privados, que tienen presencia en este problema no tienen definidas adecuadamente las responsabilidades que deben cumplir.

Esa incertidumbre en la definición de responsabilidades, hace que estos actores asuman que puedan proporcionar información a la DIVPIRV de manera discrecional; por tal motivo, los casos que se resuelven a la fecha no son significativos y se corre el riesgo de que se incremente esta modalidad. Incluso, los peritajes de identificación vehicular que se practican en la DIVPIRV, pueden llegar al extremo de no contener información fidedigna. Si estos certificados son utilizados por la delincuencia organizada para “lavar vehículos” con origen irregular, se hará un daño tremendo a la seguridad ciudadana, a la imagen institucional y la ciudadanía perderá la confianza en el sistema vigente. En ese sentido, con la intención de contribuir a mejorar el servicio policial que se brinda a la ciudadanía y para que esta modalidad delictiva no se incremente, se propone el presente Proyecto de Innovación, que no soluciona en su totalidad el robo de vehículos y los delitos conexos, pero si tenemos la percepción que logrará enfrentar de manera contundente esta actividad ilícita, para tranquilidad de la ciudadanía.

En el Capítulo I se describe el problema de la manera cómo se viene presentando en la ciudad de Lima, en el período 2015-2019; de igual manera, se desarrolla la importancia que vienen cobrando los vehículos siniestrados para la delincuencia organizada. Se describe la forma en que realizan sus actividades los diferentes actores del problema. Asimismo, se definen los términos que se utilizan en el presente proyecto para evitar interpretaciones confusas.

En el Capítulo II se analiza cuáles son las causas que vienen contribuyendo a que este problema se acentúe. De acuerdo a la opinión de expertos y la información obtenida, se pudo determinar que las causas son: la innovación delincencial, los vacíos jurídicos, los procedimientos policiales de identificación vehicular incompletos, el limitado intercambio de información por parte de entidades del Estado y la falta de un registro actualizado de los vehículos siniestrados.

En el Capítulo III se perfila el prototipo de solución que se puede establecer y el desafío de innovación, en base a determinar cuál de las causas es la prevalente y cómo se puede enfrentar para mejorar el accionar de la DIVPIRV. De igual manera, se hace mención a experiencias que se han dado en la región y que han tenido un procedimiento similar. Estas mejoras se diseñan en base a la implementación de ideas buscando la solución.

En el Capítulo IV se analizan los factores de deseabilidad, factibilidad y viabilidad, determinándose que la solución planteada tendría la aceptación de los diferentes actores, se podría llevar a cabo sin ningún problema y además no significaría costos adicionales que puedan afectar a la sociedad en su conjunto, sino todo lo contrario.

Finalmente, las conclusiones nos permiten comprobar que la solución propuesta contribuye de manera significativa a enfrentar el problema, al haber establecido nuevas responsabilidades de los actores, lo que genera información y un nuevo procedimiento de identificación vehicular por parte de la DIVPIRV.

Capítulo I: Definición y descripción del problema

1.1 Redacción formal del problema

Hace aproximadamente 15 o 20 años, la DIVPIRV detectó la existencia de vehículos clonados, ésta consistía en la circulación de dos vehículos, con similares características; uno de ellos era robado y el otro se encontraba en regla con toda su documentación; es decir, era legal. Al respecto, la DIVPIRV mediante acciones de Inteligencia y operativos policiales logró contrarrestar esta modalidad. Sin embargo, desde el 2014, esta misma unidad policial ha logrado determinar que la delincuencia viene aprovechando los vacíos que existe en la legislación vigente y utiliza las placas de circulación de los vehículos siniestrados (que debieron haber sido retirados de circulación) para “legalizar” vehículos que tienen origen irregular (robados, con problemas en el proceso de importación o con requisitoria judicial) y “volverlos a poner en circulación”.

Parafraseando a Zapata (2017) la modalidad de clonación de vehículos se origina por tres causas principales: (1) ineficacia de normativa jurídica, (2) deficiente disponibilidad de canales virtuales entre las instituciones comprometidas con el problema; y, (3) carencia de un Manual de Procedimientos Operativos Policiales en las comisarías para enfrentar las causas iniciales de este delito. Lamentablemente, estas causas son transversales a la realidad que enfrentan las diferentes unidades de la policía. La unidad especializada que se encarga de investigar el robo de vehículos y delitos conexos no es la excepción.

De igual manera, Yovera (2018) considera que existen tres causales que inciden en el robo de vehículos y su posterior venta, mediante la estafa, a compradores de buena fe y que son: (1) falta de coordinación entre las unidades PNP y la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP), (2) deficiente sistema informático en las unidades PNP que le impide interactuar con otras instituciones del Estado y notarias; y, (3) falta de utilidad de los peritajes de identificación vehicular que realiza la unidad policial especializada. Es decir, existe similitud en las causas establecidas por dos

investigaciones que guardan relación en el delito primigenio: el robo de vehículos y la inseguridad.

Dentro de la variedad de modalidades de delitos relacionados a robo de vehículos y delitos conexos, la usurpación de identidad de vehículos siniestrados, para “lavar” vehículos con origen irregular, constituye una modalidad relativamente nueva que aprovecha los vacíos legales que se encuentran en la norma. Es sabido que la delincuencia organizada, para evitar el accionar de la policía, muta sus procedimientos tradicionales y construye nuevas formas de ganar dinero de una manera ilícita.

Todo se origina cuando la delincuencia organizada tiene la necesidad de “lavar vehículos” que: i) provienen del robo; ii) tienen problemas en la importación; y, iii) se encuentra con requisitoria judicial. Para este fin, utilizan a los vehículos siniestrados que han sufrido algún accidente de tránsito. Estos vehículos, de acuerdo a la norma, son sometidos a un peritaje que pueda determinar que su reparación para su desplazamiento atente contra la seguridad de las personas, la propiedad privada o pública y representa un riesgo para la circulación; su titular debe solicitar su retiro del Sistema Nacional de Tránsito Terrestre (SNTT), para lo cual debe de internar las placas de circulación correspondientes.

Sin embargo, al existir, en la práctica, una discrecionalidad en la obligación de comunicar a la DIVPIRV, ni el propietario antiguo ni el nuevo propietario (empresa aseguradora de vehículos), realizan esta comunicación. Posteriormente, cuando la empresa aseguradora logra tener un número significativo de vehículos siniestrados (en calidad de chatarra) los remata y estos lotes son adquiridos por la delincuencia. Al tener en su poder las placas de circulación de los vehículos siniestrados, las colocan en los vehículos que tienen origen irregular y los cuales tienen la necesidad de “lavar”. Por supuesto que esta operación no es gratuita y le significa grandes cantidades de dinero por estas “operaciones”. Esta situación se ve facilitada debido a que los anteriores dueños del vehículo fueron indemnizados y la empresa aseguradora ha vendido el vehículo siniestrado, no tienen ningún interés por estos vehículos; por lo tanto, estos vehículos “lavados” continúan circulando sin problemas.

Este problema podría adquirir ribetes de gravedad, cuando los propietarios de estos vehículos “lavados” soliciten un Certificado Policial de Identificación Vehicular. La falta de información por parte de las empresas de seguro, la SUNAT y la SUNARP, impide que los peritos realicen un adecuado proceso de peritaje. Todo lo contrario, sucedería si al momento que el vehículo sometido a peritaje es un vehículo siniestrado, el perito cuenta con toda la información necesaria; en ese momento, deberá extremar las medidas para determinar con mayor detalle los posibles fraudes que podrían esconder los delincuentes.

Esta situación podría generar un clima de inseguridad e intranquilidad dentro de la ciudadanía, puesto que no se debe olvidar que gran cantidad de personas adquieren vehículos de segundo uso. Asimismo, la credibilidad en el Estado y sus instituciones como la policía, se vería significativamente mellada, lo que traería consigo un incremento de la informalidad y una corriente de opinión contraria al Estado de derecho.

Tomando como referencia el flujo de cadena de valor (**Anexo 01**), que está compuesta por los insumos, proceso, producto y resultado, consideramos que el problema es el siguiente:

LIMITADO ACCIONAR POLICIAL DE LA DIVPIRV – PNP PARA IMPEDIR QUE LA DELINCUENCIA ORGANIZADA “LAVE VEHÍCULOS” QUE TIENEN ORIGEN IRREGULAR, UTILIZANDO VEHÍCULOS SINIESTRADOS, EN LA CIUDAD DE LIMA, PERÍODO 2015 – 2019.

1.2 Marco conceptual del problema

Para el presente problema, se ha establecido como términos claves: DIVPIRV, delincuencia organizada, “lavado de vehículos”, vehículos con origen irregular y vehículos siniestrados.

La División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV)

De conformidad con la Directiva No. 23-08-2011-DIRINCRI-PNP-DIROVE/UNIPLO, del 21 de enero del 2011, la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV) es la unidad especializada de la Policía Nacional del Perú, creada con R.M. No. 0111-IN-DM del 26 de enero de 1987. Antes era conocida como DIROVE. Tiene como misión: la prevención e investigación del delito contra el patrimonio en las modalidades de hurto o robo y receptación de vehículos motorizados de tránsito terrestre, sus autopartes y accesorios; así como, de otros ilícitos concurrentes que se perpetren durante tales procesos delictivos.

Una de sus funciones específicas es realizar pericias de identificación vehicular (en vehículos automotores) y exámenes físico químico y pericias grafotécnicas (en placas de rodaje y tarjetas de propiedad u otros), de conformidad al Art. 192º del Decreto Supremo No. 026-2017-IN, reglamento de la Ley de la PNP. Debido a la importancia de la función que se cumple, esta unidad especializada de la PNP cuenta con diferentes secciones a nivel nacional. Estas dependencias realizan las mismas funciones que la sede principal de Lima.

Tabla No. 01. Sedes de la DIVPIRV a nivel nacional

Nº	Sede	Nº	Sede	Nº	Sede	Nº	Sede
1	Iquitos	10	Huánuco	19	Huaraz	28	Chachapoyas
2	Pucallpa	11	Chimbote	20	Tingo maria	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		

Elaboración (Zapata, 2017)
Fuente: DIVPIRV

Delincuencia organizada

Desde el año 2013 en que se promulgó la Ley 30077 -Ley contra el crimen organizado- se conoce a la delincuencia organizada como aquella estructura delincencial que actúa de manera concertada y coordinada, que comete uno o más delitos, sus integrantes desarrollan labores diferenciadas y específicas, y permanece en el tiempo por un espacio determinado. En el caso de “lavado” de vehículos que

tienen un origen irregular, aprovechando a los vehículos que tienen la condición de siniestrados, cuenta con distintos estamentos especializados: los individuos que se encargan de la jefatura, los que consiguen el vehículo que debe ser “lavado”, el aspecto legal, inversiones, etc. Tiene la misma connotación que organización criminal. También se le considera como delito en el Art. 317º del Código Penal.

Lavado de vehículos

De conformidad a la Convención de las Naciones Unidas de 1988 (contra el tráfico de estupefacientes y sustancias sicotrópicas) Acción ilícita, mediante la cual, la delincuencia organizada busca darles legalidad a vehículos con origen irregular (robo, contrabando y/o requeridos por la autoridad judicial), utilizando la identidad legal de vehículos declarados siniestrados y que no han sido retirados del Sistema Nacional de Tránsito Terrestre.

Vehículos con origen irregular

Se les ha dado la presente denominación a estos vehículos, debido a que de acuerdo a la DIVPIRV es una modalidad delictiva nueva. Están constituidos por vehículos automotores que se encuentran en poder de la delincuencia organizada y que provienen del robo, que tienen problemas con el proceso de importación (que omiten alguna documentación al momento de nacionalizarse o que no salen del país al término de su permiso temporal) o se encuentran solicitados por la autoridad judicial.

Vehículos siniestrados

De conformidad al Decreto Legislativo No. 1214, que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes, son vehículos que sufrieron un desperfecto grave en alguno de sus sistemas, que les impide circular en las vías públicas como resultado de un accidente de tránsito. Estos vehículos son de propiedad de las empresas de seguro, luego que éstas ya reembolsaron el valor del vehículo a su antiguo propietario. De acuerdo a la norma vigente, son declarados en esa condición por los peritos policiales.

1.3 Arquitectura del problema

Habiéndose definido la redacción formal del problema y su marco conceptual, se elaboró la arquitectura del problema con cada una de sus dimensiones. Para el efecto, se aplicaron diferentes herramientas (revisión de la legislación, entrevistas, revisión de estadísticas, fuentes de datos, etc.), para responder a las interrogantes del presente proyecto de innovación, a través de la matriz de consistencia.

Matriz de Consistencia del diseño de investigación sobre arquitectura del problema

DIMENSION	PREGUNTAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	FUENTE DE DATOS	HERRAMIENTAS
Magnitud del Problema	¿Cuál es la cantidad de vehículos con origen irregular que han sido “lavados”, usando los vehículos siniestrados?	Determinar la cantidad de los vehículos con origen irregular y los vehículos “lavados” que han usado la identidad de vehículos siniestrados	La brecha entre los vehículos lavados y los detectados por la PNP se está agrandando por no tomarse acción al respecto.	Estadística PNP: Información proporcionada por DIVPIRV Documentación de la DIVPIRV	Análisis de la Data proporcionada por la DIVPIRV Entrevistas a especialistas y directivos
Procesos involucrados	¿Cuáles son las dificultades en el proceso que viene llevando a cabo la policía, para detectar los vehículos “lavados”, para lo que se utilizó a vehículos siniestrados?	Identificar los puntos críticos en los procesos que sigue la PNP para detectar los vehículos lavados.	La indefinición de los roles de cada institución involucrada en los procesos y su descoordinación, son las dificultades principales para afrontar el problema.	Manual de procedimientos de la PNP Protocolos de actuación de la DIVPIRV Información proporcionada por la DIVPIRV	Entrevistas Análisis de casos Revisión documental
Actores involucrados	¿Cuáles son los actores que participan en este problema?	Identificar a los actores que participan en el “lavado” de vehículos de procedencia irregular y en persecución	El “lavado de vehículos” es un problema multisectorial e interinstitucional	Información proporcionada por la DIVPIRV informantes claves	Entrevistas Revisión documental

Características sociales, culturales y ambientales del distrito	¿Cuál es contexto de las instituciones que participan en este problema, para el intercambio de información?	Identificar aquellos factores del contexto que inciden en las instituciones para el intercambio de información.	La cultura organizacional imperante en el Estado peruano y en la PNP, caracterizada por la acción dispersa de las entidades, la dificultad para la acción cooperativa y los sistemas de información paralelos e incompletos, inciden negativamente sobre el problema.	SUNARP SUNAT	Entrevistas Revisión documental
--	---	---	---	-----------------	------------------------------------

A renglón seguido pasamos a explicar mejor la arquitectura del problema, en particular la magnitud, los procesos, los actores y el contexto de la PNP en relación a los vehículos robados, siniestrados y lavados.

a) Procedimientos del Peritaje que desarrolla personal de la DIVPIRV para la identificación vehicular.

La DIVPIRV cuenta con una estructura organizacional para prevenir e investigar el robo de vehículos y autopartes. Una de los departamentos importantes con los que cuenta es el de Apoyo Técnico, en el cual se ubica la Sección de Peritajes, la cual se encuentra conformada por profesionales y técnicos, que luego de hacer una revisión física y de haber llevado una contrastación con la documentación presentada sobre el vehículo, emiten un Certificado Policial de Identificación Vehicular, en el cual se resaltan las características que permiten la identificación del vehículo.

La denominación de Certificado Policial de Identificación Vehicular (CPIV) se dio a través del DS. No. 004-2009-IN y en éste se indica que este certificado da por ciertas las informaciones contenidas en ese documento (marcaciones seriales, características y datos concernientes al vehículo motorizado de tránsito terrestre). En ese sentido, cobra singular importancia este documento emitido por la policía especializada, puesto que va a proporcionar información de la cual no se puede dudar,

que puede servir para transacciones comerciales, garantías, etc. Los usuarios que utilizan este certificado, no deben hacer ninguna otra consulta sobre el vehículo automotor. En otras palabras, el Estado, a través de la policía, garantiza que el certificado refleja la veracidad de los datos que contiene.

Para Yovera (2018), la DIVPIRV realiza una serie de procedimientos, incluyendo pericias físico químicas, que le permiten determinar que el número de identificación del vehículo no ha sido manipulado. Todo vehículo, a nivel mundial, cuenta con tres números de identificación: el número de serie, el número VIN (número de identificación vehicular) y el número de motor. Si bien los tres números son importantes, cobra singular importancia el número VIN, que es como la característica dactilar del vehículo (es irrepetible).

Sin embargo, es conveniente resaltar que cada marca o modelo de los vehículos registran estos números en zonas específicas de las estructuras de los vehículos. El peritaje que se realiza respecto de los números mencionados, son llevados a cabo en una reducida zona del vehículo, específicamente sobre los números indicados; incluso en algún vehículo el número VIN se coloca sobre una “plaqueta”. Adicionalmente, otro punto importante lo constituye la revisión de los puntos de soldadura que se encuentren a inmediaciones de los números de identificación, debido a que se ha dado el caso que la delincuencia corta toda la zona donde se encuentra el número de identificación de un vehículo y lo inserta (vía soldadura) en otro; igual sucede con la plaqueta.

Los procedimientos que emplea la DIVPIRV, por la experiencia y casuística de las situaciones presentadas a través de los años, permite la identificación del vehículo sometido a peritaje; sin embargo, la delincuencia organizada busca la manera de sortearlos. En el presente caso, si los peritos no cuentan con toda la información del vehículo, se corre el riesgo de no realizar un peritaje más detallado o minucioso, lo que podría tener como resultado la emisión de un certificado con información falsa.

b) Cantidad de vehículos con procedencia irregular y siniestrados

Habiendo definido a los vehículos irregulares como aquellos que provienen de los robos, o son vehículos con problemas de importación o aquellos que son requeridos por la autoridad judicial, se procederá a describir como se presenta el escenario de estos vehículos en el período 2011-2018. De esta manera, se podrá apreciar el inmenso “mercado” con el que cuenta la delincuencia organizada para “lavar” estos vehículos y poder ponerlos en circulación sin ningún problema. Esta es la magnitud del problema.

✓ **Vehículos robados**

Los vehículos robados por la delincuencia organizada se dividen en dos grandes grupos: los que provienen de asaltos y robos (cuando media el uso de violencia o arma de fuego durante el robo) y los estacionados (cuando el vehículo se encuentra estacionado y se emplea lo que se denomina “el peine”).

Tabla No. 02. Cuadro de vehículos robados en Lima en la modalidad de asalto y robo o estacionados, durante el período del 2011 al 2018

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Asalto y robo	1833	2081	2258	5110	2097	1951	1955	6357
Estacionado	4228	5381	5026	5184	5460	5282	5933	2028
TOTAL	6061	7462	7284	7294	7557	7233	7888	8385

Elaboración propia en base a data de la DIVPIRV

✓ **Vehículos importados**

Para el presente proyecto, se considera vehículos importados a aquellos de segundo uso que ingresan al país y que tienen algún problema en la documentación o no salen del territorio nacional al término de su permiso: vehículos robados en el exterior, vehículos con problemas en sus números de identificación, ingresan con tránsito temporal y ya no salen, etc. Como se puede apreciar, un sector importante que buscaría “lavar” su identificación vehicular, pero que lamentablemente no se cuenta con la información necesaria, puesto que la SUNAT no proporciona la información a la policía para que pueda prevenir esta actividad ilícita. No existe un número exacto de estos vehículos, sin embargo, por información proporcionada por la Asociación

Automotriz del Perú (AAP) y la Asociación de Representantes Automotrices del Perú (ARAPER – PERÚ), los vehículos importados de segundo uso representan el 5% de los vehículos que ingresan al país en el año.

Tabla No. 03. Cantidad de vehículos importados que ingresó al país durante el período 2011-2018

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
165,644	215,917	202,011	184,009	161,717	168,522	182,759	161,832	1 442,411

Elaboración propia en base a data de AAT y Araper

Tabla No. 04.- Cantidad aproximada de vehículos importados, de segundo uso, que ingresó al país durante el período 2011-2018

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
8,300	10,200	10,100	9,200	8,100	8,400	9,100	8,100	71,500

Elaboración propia en base a data de AAT y Araper

Si consideramos que el 5% de vehículos que fueron importados en el período 2011 – 2018 fue 1 442,411, el número aproximado de vehículos importados de segundo uso fue 71,500. No es que todos estos vehículos tuvieron algún problema para legalizar su permanencia en el país; sin embargo, la delincuencia organizada, en un número que se desconoce, puede haber utilizado la modalidad de “lavado”, empleando los vehículos considerados siniestrados.

✓ **Vehículos con requisitorias judiciales**

Durante la realización de un proceso judicial, la autoridad dispone algunas medidas contra los bienes que se encuentran en disputa: incautación, comiso, para ser utilizados como reparación civil, etc.; al ser requeridos los vehículos por la autoridad judicial, los propietarios convienen con la delincuencia organizada, a cambio de un pago, para que “laven” el vehículo, utilizando vehículos siniestrados.

Tabla No. 05. Cantidad de vehículos solicitados por la autoridad judicial durante el período 2011-2018

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
824	1467	2012	2001	2155	2382	3631	4288	18740

Elaboración propia en base a data de la Dirección de Informática de la PNP

Por su parte, la acción de la DIVPIRV para descubrir a los vehículos que fueron “lavados” utilizando a los vehículos siniestrados, no ha sido muy significativa, debido a que la detección de estos vehículos no se ha dado durante el proceso de identificación vehicular (peritaje), sino ha sido producto de un proceso de investigación, que lleva largo tiempo y que requiere contar con una gran cantidad de información.

Es conveniente destacar que en la labor de patrullaje policial que realiza el personal de la DIVPIRV, es casi imposible que, por características exteriores de los vehículos, incluyendo la placa de circulación, se pueda detectar a estos vehículos “lavados”, puesto que la delincuencia utiliza las características del vehículo siniestrado con uno que se pretende “lavar”. De igual manera, por iniciativa del propio personal de la DIVPIRV, se determinó que existe un importante número de vehículos siniestrados a cargo de las empresas aseguradoras, que podrían ser usados potencialmente para “lavar” vehículos con origen irregular.

Tabla No. 06. Vehículos declarados siniestrados, con indicación de la empresa aseguradora, período 2015 – 2019

	2015	2016	2017 (hasta el 05/08/17)	2018	2019	TOTAL
RÍMAC	836	1191	717	--	--	2744
PACÍFICO	602	769	421	--	--	1792
MAPFRE	402	421	198	--	--	1021
POSITIVA	393	471	243	--	--	1107
TOTAL	2233	2852	1579	--	--	6664

Elaboración propia en base a data de DIVPIRV – PNP

c) Dificultades en el procedimiento de identificación de vehículos “lavados”, aprovechando los vehículos siniestrados.

Se ha indicado que durante la función de patrullaje que realiza el personal de la DIVPIRV, es casi imposible que se pueda detectar estos vehículos. Durante las funciones de identificación policial, las dificultades se centran en el desconocimiento de la condición de siniestrado del vehículo; este desconocimiento impide que el personal policial realice una función más detallada y minuciosa, que no se hace con otro tipo de vehículos. Mientras no se cuente con toda la información referida a un vehículo que es sometido a un procedimiento de identificación, es muy limitada la posibilidad de detectar a estos vehículos “lavados”. Mientras tanto, en la labor de investigación que lleva esta unidad especializada, todo se resume a una ocurrencia policial con el vehículo (accidente, denuncia, etc.); mientras no suceda este hecho, se reducen las posibilidades de identificación del vehículo.

d) Accionar de los diferentes actores frente al posible “lavado” de vehículos con origen irregular, aprovechando los vehículos siniestrados.

Las empresas aseguradoras de vehículos, a través de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, están obligadas a brindar información mensual sobre los vehículos siniestrados, pero no lo hacen porque no existe una medida coercitiva para ello, quedando a discrecionalidad esta comunicación. Esta responsabilidad se encuentra en la 1ra. Disposición Complementaria Final del DS No. 16-2019-IN.

La escasa información que se ha podido conseguir es gracias a la iniciativa del personal de la DIVPIRV. Es más, las aseguradoras tienen un comportamiento diferenciado: a los propietarios que solo cuentan con un vehículo se les obliga a realizar todos los procedimientos de ley; en cambio a los vehículos que están asegurados por flota o clientes premium, se les atiende inmediatamente sin que sea necesario que hagan algún trámite. Este comportamiento por parte de las empresas aseguradoras radica en que los vehículos por flota o premium significan un gran ingreso para las empresas, mientras que los vehículos asegurados individualmente, no. En la práctica, para las empresas aseguradoras existen dos tipos de clientes: uno al que se le aplica la ley y a otros no.

Por otro lado, la SUNARP firmó el año 2008 un convenio con la PNP a fin de brindar información sobre algunos datos de los vehículos; sin embargo, esa información era muy limitada y solo servía para los policías de la parte operativa. Asimismo, la clave que proporcionó SUNARP era para pocas personas, con lo que se recortó la posibilidad que el personal de peritos cuente con esa información, especialmente en lo referido a la transferencia de vehículos de segundo uso.

Por su parte, SUNAT, que se encuentra a cargo del proceso de importación de vehículos, no entrega ningún tipo de información a la DIVPIRV sobre vehículos que han ingresado provisionalmente o que ya se les venció el plazo para mantenerse en el país. Esa información importante no es compartida por esta entidad del Estado y la DIVPIRV no puede determinar que vehículos se encuentran infringiendo estas disposiciones.

Si consideramos lo opinado por Torres-Vásquez (2013) la delincuencia organizada va mutando su accionar para evitar que sus ilícitos procedimientos sean detectados por las autoridades. En el presente caso, se pretende poner en circulación (“lavar”) vehículos que tienen origen irregular, utilizando para el efecto los números de identificación y placas de circulación de vehículos que han sido declarados siniestrados, pero que no fueron retirados del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, por no haber sido solicitado por el propietario.

En la actualidad, la DIVPIRV se encuentra muy limitada para poder contrarrestar esta modalidad delictiva de “lavado” de vehículos con origen irregular, puesto que la norma no contempla todos los supuestos que son aprovechados por la delincuencia organizada, especialmente en lo que concierne a los vehículos siniestrados. Las fuentes de información con las que cuenta no son suficientes para proporcionar la información que se requiere para enfrentar este fenómeno.

Los medios de comunicación social se constituyen en fuente abierta para proporcionar información a la policía; sin embargo, es muy limitada para apoyar esta función. Tienen un comportamiento muy inquisitivo cuando se trata de “levantar” una noticia en la que se ven involucrados policías.

La opinión pública, dentro de la cual se encuentran los que han sido víctimas de robo de vehículos, tienen una actuación crítica frente a la función policial que no les soluciona su problema; con mayor razón, si se detecta que la policía ha legalizado un vehículo con origen irregular, producto de la expedición de un certificado de identificación vehicular.

e) Contexto institucional: la dificultad para el intercambio de información entre entidades del Estado.

Desde el 2011, a través del Decreto Supremo No. 083-2011-PCM, existió la disposición gubernamental de establecer un sistema de interoperabilidad entre las instituciones del Estado, con la finalidad de brindarle un mejor servicio al ciudadano. Sin embargo, esta disposición fue letra muerta y las entidades estatales limitan la información que era de singular importancia para otras entidades, como en el caso de la PNP.

Al notar esta deficiencia, el 23 de setiembre del 2015, a través del Decreto Legislativo No. 1211, se dispuso que, para mejorar la atención ciudadana, las entidades del Estado debían de compartir la información que se generara en el cumplimiento de sus funciones. Esta norma, en la práctica, no tuvo los efectos esperados. Las entidades, para burlarla pretendieron que se firme convenios para dar cumplimiento a lo dispuesto. En el presente caso, el convenio que firmó la PNP con SUNARP fue muy limitado y se proporcionó solo una clave para las consultas; este convenio duró dos años y a la fecha no ha dado el resultado esperado.

El 15 de setiembre del 2018, se expidió el Decreto Legislativo No. 1447, mediante el cual se reemplazó algunos artículos del anterior Decreto Legislativo, buscando mejorar el servicio que se brinda al ciudadano. Hasta la fecha la DIVPIRV no dispone de la información en tiempo real que le podrían proporcionar otras entidades como la SUNARP y SUNAT. A la larga, esto redundará en un deficiente servicio al público, puesto que no se cuenta con la información necesaria para detectar los posibles actos de “lavado” de vehículos, empleando la modalidad de suplantación de identificación (con placas de vehículos siniestrados).

1.4 Marco institucional y normativo relacionado con el problema

1.4.1 Marco institucional

La División de Investigación de Robo de Vehículos (DIROVE) fue creada dentro de la Policía Nacional del Perú para prevenir e investigar el robo de vehículos y autopartes, así como delitos relacionados. Se creó como unidad especializada mediante R.M. No. 0111-IN-DM del 26 de enero de 1987; su dependencia fue modificándose, inicialmente dependió de la Dirección de Seguridad Vial y Tránsito, posteriormente dependió de la Dirección de Investigación Criminal. Si bien con el tiempo fue cambiando de nombre y dependencia, en esencia continúa realizando la misma función. Actualmente se le denomina División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos.

1.4.2 Marco normativo

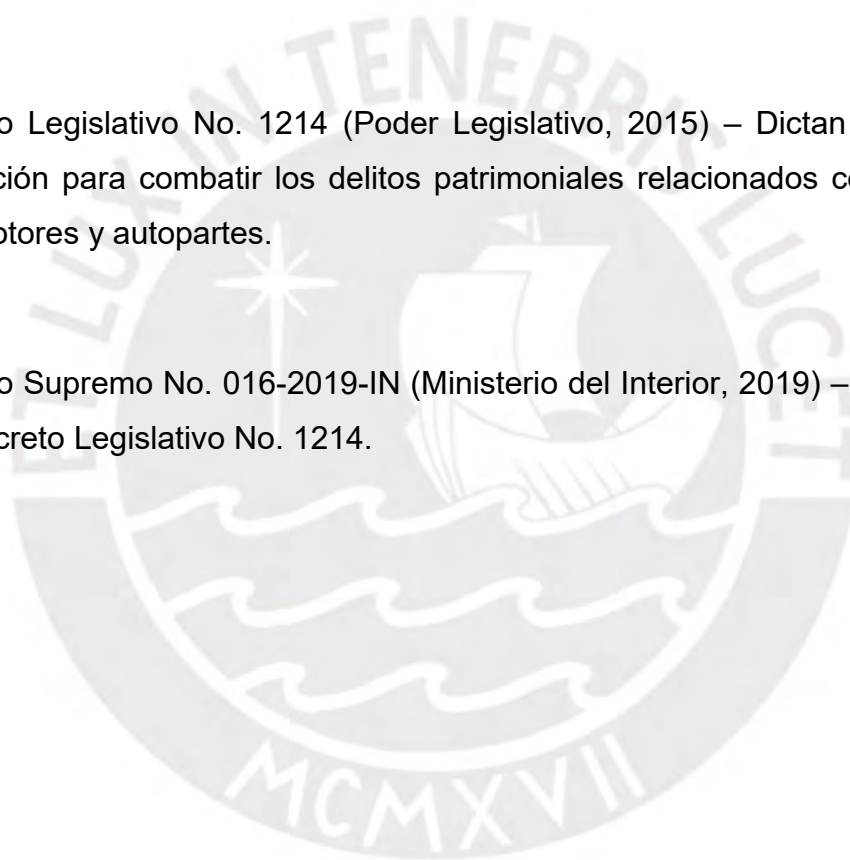
- ✓ Art. 166º de la Constitución Política del Perú (Congreso Constituyente , 1993), en el que se define la misión fundamental de la PNP y en ella se menciona a que combate la delincuencia en todas sus modalidades.
- ✓ Plan Bicentenario 2021, Numeral 2.6 Seguridad Ciudadana, del Eje Estratégico 2: Oportunidades y acceso a los servicios(CEPLAN, 2011).
- ✓ Acuerdo Nacional 2002, Política No. 7 del Acuerdo Nacional: Erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana.
- ✓ Numeral 7) del Art. 2º del Decreto Legislativo No. 1267 – Ley de la PNP (Congreso de la República, 2016), se indica que esta institución previene, combate, investiga y denuncia la comisión de delitos y faltas.

- ✓ Numerales 8) y 11) del Art. 4º del Decreto Supremo No. 026-2017-IN, Reglamento de la Ley de la PNP (Ministerio del Interior, 2017), que menciona que esta institución previene, combate, investiga y denuncia la comisión de delitos y faltas; asimismo, realiza peritajes de vehículos para determinar su origen.

- ✓ Decreto Supremo No. 058-2003-MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2003), en el que se considera la manera del retiro permanente de un vehículo del Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

- ✓ Decreto Legislativo No. 1214 (Poder Legislativo, 2015) – Dictan medidas de protección para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes.

- ✓ Decreto Supremo No. 016-2019-IN (Ministerio del Interior, 2019) – Reglamento del Decreto Legislativo No. 1214.



Capítulo II: Causas del problema

2.1 Marco teórico sobre las causas del problema

Por su especialidad, la DIVPIRV tiene a su cargo la investigación de robo de vehículos y delitos conexos; por lo tanto, las investigaciones que realiza no solo se basan en vehículos que han sido robados, sino que también se consideran situaciones como los vehículos que ingresan y permanecen irregularmente en el país, así como los que se encuentran solicitados por autoridades judiciales. Este espectro de vehículos con origen irregular, necesitan ser legalizados y por lo tanto la delincuencia organizada ha centrado su ilícito accionar en el uso de los vehículos siniestrados, en la búsqueda de burlar la acción de la justicia.

Existe un buen procedimiento policial de identificación vehicular, por parte de la DIVPIRV, para casos que tienen que ver con la suplantación de números de identificación que se presentan en las zonas del vehículo donde se encuentran normalmente los registros vehiculares, lo que ha llevado a que esta unidad especializada de la PNP sea reconocida a nivel nacional e internacional. Se ha logrado determinar que existe un limitado procedimiento policial cuando se trata de identificar vehículos que tienen origen irregular y emplean piezas completas que contienen los números de identificación vehicular; esta situación se presenta porque la delincuencia organizada trata de evitar que estas ilícitas actividades sean descubiertas durante los peritajes del personal policial de la DIVPIRV. La delincuencia organizada es más sofisticada y hace más complejo el procedimiento de identificación, puesto que ya no realizan los mismos pasos de suplantación de registros, sino que reemplazan totalmente las piezas del vehículo siniestrado en el vehículo irregular que se pretende legalizar.

Parfraseando a Reyes (2016), los procedimientos tradicionales que se emplean para adulterar los registros de los vehículos se conocen como: lijado, aplicación de soldadura, punteado electrónico y ventana. Todos estos procedimientos irregulares focalizan su actuar sobre los propios números de identificación o las zonas inmediatas a ellos. Esto ya ha sido estudiado y advertido por la policía especializada, lo que se

ha traducido en un gran número de vehículos robados que trataban de regularizarse, fueron detectados y denunciados ante el Ministerio Público.

Entre los hallazgos que hemos ubicado, producto de las entrevistas realizadas, podemos mencionar los siguientes:

- (i) la delincuencia no es ajena a las innovaciones, utiliza nuevos procedimientos que en muchas ocasiones va aparejada con la tecnología,
- (ii) los vacíos jurídicos de las normas,
- (iii) los procedimientos que emplean las autoridades para contrarrestar las ilícitas actividades,
- (iv) limitado intercambio de información entre instituciones del Estado; y,
- (v) la falta de un registro de vehículos declarados como siniestrados.

En el presente caso, nos encontramos tratando el “lavado de vehículos irregulares” empleando los vehículos siniestrados, por lo tanto, vamos a orientar nuestro análisis a esa modalidad. Se debe de aclarar que el término “lavado” se refiere a aquella situación mediante la cual vehículos que han sido robados, vehículos con problemas de importación o permanencia temporal en el país o aquellos que son requeridos por la autoridad judicial, utilizan las placas de circulación de vehículos que fueron declarados como siniestrados (que definitivamente no podrán volver a circular por problemas graves en los diferentes sistemas del vehículo) y continúan circulando sin problemas; destacando que el reemplazo de los vehículos no es al azar, sino que responde a una elección cuidadosa de los vehículos que deben de tener similares características: marca, modelo, color, etc., lo que de todas maneras dificulta la labor de las autoridades policiales, que son el primer escollo contra las actividades delictivas.

✓ **Innovación de las formas que utiliza la delincuencia**

Con relación a los cambios que emplea la delincuencia, se puede mencionar que esto se encuentra en directa proporción al uso de nuevas formas de obtener ilícitos ingresos, buscando evadir la acción de la justicia. Según Bernal (2018), las organizaciones criminales funcionan como verdaderas empresas, cuyos

componentes tienen funciones específicas que cumplir, permanecen en el tiempo, ofrecen menos riesgos a sus integrantes, etc. Estas “industrias del crimen” realizan actividades diversas y no dudan en aliarse con otras organizaciones para llevar a cabo sus ilícitos.

✓ **Lagunas jurídicas o vacíos jurídicos**

Sobre los “vacíos jurídicos”, se debe mencionar que se trata de aquellas situaciones en las cuales el legislador no ha contemplado los presupuestos correspondientes y las consecuencias que podrían presentarse al acaecer determinados hechos. No debe llamarnos la atención que la delincuencia organizada, al actuar como una empresa, cuenta con el asesoramiento jurídico de asesores para aprovechar estas falencias o nuevos hechos jurídicos que no fueron contemplados inicialmente y de los cuales puede obtener beneficios.

Para Basterra (2000), “(...) Denominamos laguna normativa a aquella situación no contemplada en el ordenamiento normativo. Hay un “vacío” legal. El sistema jurídico no tiene una solución normativa para un caso concreto.”

Por su parte, Torres (2019), sostiene que no todos los sistemas jurídicos pueden prever todas las situaciones que se pueden presentar en la realidad. Mientras no se establezca técnicamente la solución a este impase jurídico, no se puede dejar de administrar justicia y para el efecto se emplean formas que remedian esta situación: la costumbre, los principios generales del Derecho, la analogía, etc. El mundo del Derecho no puede darse el lujo de no resolver los problemas que se presentan, porque de esta manera el Estado estaría renunciando a una de sus funciones naturales como es el de brindar seguridad jurídica a sus habitantes. Caso contrario, se promovería de manera indirecta que cada persona solucione sus conflictos utilizando los procedimientos que considere oportunos, llegando muchas veces a utilizar la fuerza.

✓ **Procedimientos que utiliza la autoridad para contrarrestar las actividades ilícitas**

La entidad del Estado encargada de realizar la identificación vehicular es la Policía Nacional del Perú – PNP, a través de la División de Prevención e Identificación de Robo de Vehículos – DIVPIRV, Oficina de Peritajes. Esta unidad especializada de la policía emplea diferentes métodos para identificar plenamente a los vehículos que son sometidos al peritaje. Esto de acuerdo a los casos que se presenten.

Para llevar a cabo estos exámenes especializados, la policía cuenta con personal debidamente capacitado y que tienen la condición de peritos, cuya certificación es otorgada por la Dirección de Criminalística de la PNP. Se debe de entender que esta certificación se encuentra relacionada a la capacitación y experiencia que registre el efectivo policial en este tipo de procedimientos.

De conformidad a separatas otorgadas al personal que sigue el curso de capacitación y especialización (DIROVE PNP, 1995) (pág. 10-12), los procedimientos de identificación vehicular son:

“Al tener un vehículo a identificar, se debe de revisar en primer lugar que responda a las características físicas que se registran en la tarjeta de propiedad vehicular. En caso se hubieran modificado, debe de haberse consignado esa novedad en dicho documento. Seguidamente, se procede a ubicar los números identificatorios del vehículo, verificando la autenticidad de los mismos (número de serie y/o VIN, sticker de fabricante y/o plaqueta pública, número de motor).”

“Primero se identifica el lugar donde va el sticker de fabricante, donde viene consignado las características del vehículo, como son el número de VIN, planta de ensamblaje, prefijo de motor, código de color, fechas de producción. Luego, ubicar el número de motor, que va grabado (estampado) en el monoblock del motor.”

“En el caso de encontrarse anomalías en los números identificatorios, se procederá a utilizar los procedimientos establecidos para cada uno de los casos: 1) al tener un número VIN regrabado se procederá a aplicar el reactivo químico FRYS, para la restauración de los números

subyacentes erradicados. 2) para motores de fierro se utiliza el método físico con la utilización del equipo oxicorte o equipo de oxiacetileno, aplicando la energía calorífica a una temperatura, según sea el caso de la muestra a restaurar los caracteres subyacentes. 3) en el caso de motores de aluminio se procederá a la utilización del reactivo químico sulfocrómico y FRYS para la restauración de los números subyacentes erradicados.”

“El método empleado es el método científico, al emplear el reactivo químico FRYS en las aleaciones de fierro metal para la restauración de los números subyacentes originales erradicados; la aplicación del reactivo químico FRYS y sulfocrómico para las aleaciones de aluminio para la restauración de los números subyacentes originales erradicados; la aplicación del método físico (acción calorífica) en motores de aleaciones de fierro para la restauración de los números subyacentes originales erradicados.”

“Estos procedimientos se complementan con el apoyo de la tecnología en lo que respecta a la utilización de SCANERS, ya que en su mayoría los vehículos modernos tienen computadora. Asimismo, estos procedimientos se utilizan en Bolivia, Ecuador, Panamá, Chile, México; países que tienen peritos capacitados en la DIVPIRV – PNP.”

“Adicionalmente, se cuenta con muestras originales comparativas de improntas, fotografías de números de VIN y/o números de serie, número de motor, sticker y/o plaqueta de fabricante, plaqueta pública.”

Por su Reyes (2016), sostiene:

“Por ello determinamos que los sistemas de identificación vehicular, se los encuentra en tres lugares importantes o sitios donde los fabricantes los ubican:

> **Número de motor.** Generalmente va en el BLOCK. Si el motor es en línea, este irá sobre un saliente compacto y de características especiales, al lado derecho o izquierdo sobre el block.

Algunas casas suelen emplear placas metálicas fijadas con remaches de cabeza redonda o con soldadura de punto, de adentro hacia fuera.

Si el motor es en "V" generalmente estará ubicado en el block, parte delantera del motor, indistintamente lado derecho o izquierdo. Otros lo poseen sobre el block, parte delantera, cara superior, lado izquierdo inferior, o lado derecho, parte media o trasera superior, o lado derecho o izquierdo inferior, según la marca.

> **Número de Chasis.** Se constituye en el principal sistema de identificación de un automotor, por ser el chasis una pieza esencial, de bastante durabilidad y difícilmente reemplazable.

En los vehículos modernos se ha reemplazado la numeración del chasis por una plaqueta de aluminio o metálica, fijada con tornillos o remaches a la carrocería, parte posterior del motor, o en otros casos sobre la parte superior del tablero de instrumentos, lado izquierdo, en la bajante del vidrio.

Cuando el número está ubicado en el chasis, por lo regular va impreso en la parte delantera, cara superior o lateral izquierda.

> **Número de Seguridad.** Como su nombre lo indica, es un número estampado en el chasis, en un sitio oculto y secreto, varía de acuerdo con el modelo clase y tipo de vehículo. En los vehículos de las casas Ford y General Motor, están ubicados sobre los largueros del chasis, parte anterior o posterior, dependiendo del año de fabricación.

> **Plaqueta Serial.** Aunque esta plaqueta es muy fácil de cambiar alterar o desaparecer, es otro sistema de identificación y consiste en una lámina

acerada brillante o de aluminio, donde se estampa el número de motor y chasis. Se ubica generalmente en la carrocería, siendo los sitios más comunes en el marco de la puerta izquierda, la parte interna de la guantera o secreta, sobre el torpedo que es la lámina divisoria entre la cabina y el motor, parte posterior del motor.” (Pág. 11 y 12)

✓ **Intercambio de información entre instituciones**

Para que un procedimiento de verificación de información e identificación vehicular sea realizado con éxito, es conveniente que se cuente con la mayor cantidad de información posible, sobre todo en lo relacionado a: propietario del vehículo, características del vehículo, transacciones en las que haya estado involucrado el vehículo, etc. Esta información, si bien complementaria, sirve para confirmar los peritajes físicos que se han realizado en el vehículo y evitar que la delincuencia pueda sorprender a la autoridad.

Para ello, se debe contar con información en línea y en tiempo real de las diferentes instituciones que cuenten con esos datos: Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP), Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT). Estas instituciones cuentan con información que serviría a la DIVPIRV para contrastar la información obtenida por parte de las aseguradoras. Sin embargo, en la práctica esto no sucede así y se debe de apelar a “convenios” que proporcionan información limitada y a cuentagotas; asimismo, estos convenios deben ser renovados cada cierto tiempo, cuando debería proporcionarse la información en todo momento.

Para Mejía (2018), interoperabilidad de las instituciones del Estado, significa que las entidades del Estado deben de compartir información, que no sea sensible, para facilitar la vida de los ciudadanos (rapidez, inmediatez, acceso fácil, etc.), pero también para que otras instituciones estatales puedan cumplir con sus funciones naturales.

La interoperabilidad entre instituciones es una política pública que se encuentra considerada dentro del Acuerdo Nacional, por lo tanto, no queda a discrecionalidad

de las instituciones el cumplirla o no. Es una política que tiene el carácter de imperativa y por lo tanto se debe buscar la manera de compartir la información con determinados niveles de seguridad y acceso. No es que todos los ciudadanos deban conocer todos los datos con los que cuenta una institución, deben existir niveles de compartimentaje. El compartir información no significa exponer a riesgos innecesarios el manejo de esta.

De igual manera, la información básica debe ser de libre acceso o a un costo limitado para la ciudadanía, pero cuando se trate de información que debe ser compartida entre instituciones, no debe de tener ningún costo y debe servir para el cumplimiento de la misión de quien la solicite. Por supuesto que debe de existir códigos de seguridad; es decir, la información solo debe ser manejada por personal que cuente con la capacitación adecuada y debidamente autorizado. Esto servirá también para detectar posibles malos manejos de quienes se encuentren autorizados para acceder a la información.

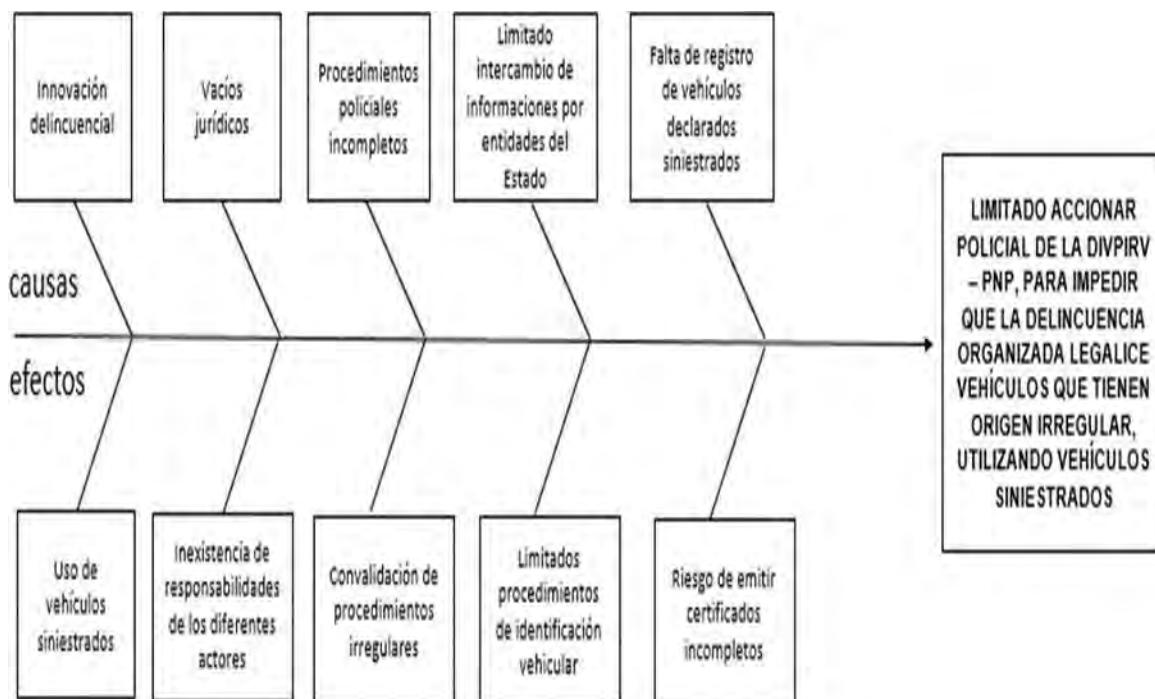
✓ **Inexistencia de un registro oficial de vehículos siniestrados**

En la práctica, ha quedado a discrecionalidad de las empresas aseguradoras de vehículos el hacer conocer a la DIVPIRV, sobre el registro de vehículos que han sido declarados como siniestrados. Esta falta de registro genera que las placas de circulación vehicular de los vehículos siniestrados sean empleadas en vehículos que tienen un origen irregular, lo que constituye el “lavado” de estos vehículos y por lo tanto puedan ser insertados en el parque automotor.

Al respecto, Sotos (2020), sostiene que las empresas aseguradoras no toman con importancia el exigir que los propietarios de vehículos siniestrados cumplan con retirar del sistema vehicular a las unidades siniestradas. Al tener este comportamiento, es entendible que las empresas aseguradoras no tengan el interés de informar a alguna entidad del Estado que pueda centralizar dicha información.

2.2 Causas del problema

Espina de Ishikawa sobre causas y efectos del problema



Habiendo definido las causas del problema, es conveniente desarrollar como influyen en el problema materia del presente proyecto de innovación, considerando que lograr que los vehículos siniestrados no sean declarados y posteriormente retirados del parque automotor, requiere de muchas coordinaciones y la participación de varios participantes que cumplen roles definidos.

✓ **La innovación en las organizaciones que se dedican al lavado de vehículos que tienen origen irregular**

El robo de vehículos ha sido una de las modalidades que afectaban al patrimonio de las personas, naturales o jurídicas, que se realizaba inicialmente para vender el mismo vehículo o para que éste sea “descuartizado” y vendido por partes. Esta modalidad, generalmente era realizada por un solo delincuente o con la presencia de un “campana” para colaborar con el autor directo del robo, para advertir la presencia del propietario o la policía. Generalmente se producía a manera de hurto de vehículo

(sin usar violencia) o en la minoría de veces se presentaba el asalto y robo (mediando el uso de la violencia o armas). Como es de entender, esta modalidad generaba ingresos no significativos para los participantes.

Posteriormente, se robaba vehículos para ser utilizados en la comisión de otras conductas delictivas (asalto y robo, secuestro, “coche bomba”). En esta modalidad no interesaba el destino final del vehículo, puesto que incluso podía terminar destruido, sin que esto sea importante para los delincuentes. En más de una oportunidad, el robo de vehículo era realizado de manera paralela con el secuestro del conductor, para evitar que hiciera de conocimiento a la policía.

Seguidamente, se utilizó el robo de vehículos para obtener un “rescate”, que significaba que los delincuentes se proveían de la dirección o número telefónico de la víctima y le proponían el pago de un dinero a cambio de la entrega del vehículo robado. En esta práctica extorsiva también participaban otras personas y se empleaban números de cuentas bancarias para hacer los depósitos.

El clonado de vehículos fue una innovación que finalmente no llegó a perfeccionarse, debido a que circulaban dos vehículos con el mismo número de placa de circulación vehicular. Esta situación era advertida con mayor facilidad por las autoridades o por los verdaderos propietarios a los que se había “clonado” su vehículo. En la actualidad casi ya no se utiliza esta modalidad.

Últimamente, se viene empleando otra modalidad que demanda mayor participación de individuos, que desempeñan roles definidos y que permanecen en el tiempo, porque actúan como una verdadera organización delictiva. Esta modalidad aprovecha los vacíos legales, las malas prácticas de las empresas aseguradoras, la falta de intercambio de información entre las instituciones del Estado y la limitada información con la que cuenta la policía, para concretar sus ilícitas actividades. Esta modalidad ofrece menos riesgo a los autores y les significa mayores ingresos, debido a que se prefiere el “lavado de vehículos” de alta gama.

✓ **Las lagunas o vacíos jurídicos que son aprovechados para el lavado de vehículos que tienen origen irregular**

El presente proyecto de innovación busca evitar que las “lagunas jurídicas” que existen en la normatividad vigente, continúen permitiendo que la delincuencia organizada se aproveche de las placas de circulación de vehículos catalogados como siniestrados (que no pueden continuar circulando) puedan legalizar a vehículos robados, con problemas de importación o que se encuentran solicitados por alguna autoridad judicial.

Pese a que la norma vigente obliga a que un vehículo declarado como siniestrado sea retirado del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, para lograr tal retiro, antes del pago del seguro por el siniestro del vehículo, el propietario debe solicitar a la SUNARP el cierre o cancelación de la partida registral, previo internamiento de las placas de circulación. Sin embargo, al no existir una disposición imperativa, los seguros de vehículos solo solicitan este trámite a los propietarios que tienen un solo vehículo; cuando se trata de grandes flotas o clientes premium, la obligatoriedad se relativiza y se procede a cancelar el pago del seguro sin haber internado las placas de circulación vehicular.

Estos vehículos siniestrados, que, si consideran su placa de circulación vehicular, son rematados en lotes. Esta situación es aprovechada por la delincuencia organizada para “lavar vehículos” con origen irregular.

De igual manera, no existe obligatoriedad en los que las empresas de seguro de vehículos informen periódicamente a la policía sobre los vehículos que han sido declarados como siniestrados. Esta discrecionalidad permite que la DIVPIRV no cuente con la información necesaria que le permita realizar adecuadamente los procedimientos de identificación vehicular.

✓ **Procedimientos de identificación vehicular que emplea la DIVPIRV**

Si combinamos las diferentes causas que se han mencionado como posibles elementos que permiten el “lavado de vehículos” con origen irregular, podemos mencionar que todas ellas contribuyen a que no se lleve a cabo un adecuado proceso

de identificación vehicular. Pasamos a mencionar por qué, las organizaciones criminales conocen cuáles son los procedimientos que los peritos policiales realizan para identificar los vehículos.

Considerando que los procedimientos de identificación vehicular se centran en la zona donde se encuentran los números de identificación del vehículo (chasis, motor, VIN), la delincuencia organizada, al tener todo el vehículo siniestrado, retiran la pieza completa de este vehículo y la colocan en el vehículo que se va a “lavar”. Es conveniente mencionar que este reemplazo ya no incide en los mismos números, sino en las uniones de las piezas completas que han sido cambiadas. Por supuesto que para este reemplazo se utilizan procedimientos refinados que disimulen las nuevas uniones que se han implementado.

El riesgo que el perito policial de la DIVPIRV pueda omitir el realizar un adecuado examen del vehículo a identificar, se acrecienta con la falta de información que debería provenir de las empresas de seguro de vehículos o las instituciones del Estado que tengan injerencia en este tipo de datos (SUNARP, SUNAT).

✓ **Falta de intercambio de información entre las diferentes instituciones del Estado que apoyen a la identificación total de los vehículos siniestrados e irregulares**

Pese a que existe una política pública sobre la interoperabilidad de las entidades del Estado, algunas de ellas continúan con su criterio de exclusividad y secretismo, lo que finalmente no beneficia a los ciudadanos. En el presente caso, al no compartir la información en línea y tiempo virtual, la SUNARP y SUNAT impiden que los peritos de la DIVPIRV cuenten con toda la información necesaria y suficiente que le permita llevar a cabo procedimientos de identificación a mayor detalle.

Si producto de la consulta que se debería hacer a todos los vehículos de segundo uso, por parte del personal de la DIVPIRV, sobre información básica y complementaria, se obtiene algún indicio de irregularidad, se debe practicar peritajes más completos que aseguren la información que va a ser contenida en el Certificado Policial de Identificación Vehicular. Para tal efecto, al contar con toda la información

necesaria, la DIVPIRV debería establecer procedimientos o protocolos que se deberán de implementar para garantizar la participación de los peritos.

Si esta situación no se realiza, es seguro que las personas perjudicadas con este tipo de procedimientos, trate de relacionar a la policía como parte de organizaciones criminales que tratan de ocultar la información que debió ser obtenida en el peritaje. Esta situación puede traer muchas consecuencias sobre la imagen de la institución policial y la participación del Estado se vería cuestionada por brindar pésimos servicios. Es suficiente con un caso de este tipo, para ver mellado el prestigio institucional.

✓ **Inexistencia de un registro de vehículos siniestrados**

En este rubro cobra vital importancia la participación de las empresas aseguradoras de vehículos, puesto que los propietarios acudirán a ellas para que su vehículo sea resarcido en caso sea declarado como siniestrado. Entonces, su participación es preponderante para que se establezca un registro total. No interesa quien haga el registro preliminar, puede ser la Asociación de Empresas de Seguros o la SUNARP o cualquier otra entidad, lo importante es que cuando llegue a la DIVPIRV, se cuente con la información real sobre la condición actual del vehículo.

A iniciativa del personal policial de la DIVPIRV, ante la falta de información proporcionada por parte de la Superintendencia de Banca y Seguros, se obtuvo información de los vehículos siniestrados entre los años 2015 y el 05 de agosto del 2017. Este procedimiento no continuó por falta de personal policial y no se pudo continuar con la búsqueda de información. Esta situación provocó que se realicen peritajes de identificación vehicular sin la información completa, lo que habría permitido la emisión de Certificados de Policiales de Identificación Vehicular con mucha mayor garantía.

Capítulo III: Diseño del prototipo

3.1 Problema reformulado y desafío de innovación

Habiendo determinado cuáles son las causas que influyen en el problema, debemos establecer la prevalencia que existe entre ellas; esta elección debe ser en base a determinados factores, que son: 1) nivel de impacto en el problema; 2) posibilidades de modificación por parte de la organización; y, 3) si se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual se pretende generar la información.

Sin embargo, queremos dejar en claro que en el presente problema las causas se encuentran íntimamente ligadas entre sí. En algunos momentos tiene una relación inversamente proporcional (mientras uno sube el otro baja o viceversa) y en otros una relación directamente proporcional (si uno sube, el otro también). Tenemos los siguientes ejemplos:

Inversamente proporcional:

- 1) Si hay más vacío legal, decrece la coordinación entre las autoridades.
- 2) A mayor intercambio de información entre las autoridades, menor el nivel de innovación delincriminal.
- 3) A menor registro de vehículos siniestrados, los procedimientos policiales de identificación vehicular tienden a ofrecer mayor riesgo de equivocación.
- 4) A mayor innovación delincriminal, decrece la posibilidad de éxito en los procedimientos policiales de identificación vehicular.
- 5) A mayor intercambio de información entre las autoridades, los procedimientos policiales de identificación vehicular tienden a reducir sus niveles de equivocación.

Directamente proporcional:

- 1) A mejor nivel de intercambio de información entre instituciones, se mejora el nivel de procedimientos policiales de identificación vehicular.

- 2) A mayor falta de registros de vehículos siniestrados, mayores posibilidades de innovación delincencial.
- 3) A menor nivel de vacíos jurídicos, menor el nivel de innovación delincencial.
- 4) A mayor falta de registros de vehículos siniestrados, mayor posibilidad de errores en los procedimientos policiales de identificación vehicular.
- 5) A menor nivel de vacíos jurídicos, menor posibilidad de realizar eficientes procedimientos policiales de identificación vehicular.

Por lo expuesto, existe mucha relación entre las causas, por lo tanto, su determinación no puede ser tan radical como lo establece la guía que rige el presente proyecto de innovación. Aparentemente los vacíos legales no se encuentran dentro del ámbito institucional; sin embargo, si hacemos una interpretación extensiva de pertenencia institucional, nuestro nivel inmediato es el Ministerio del Interior y este Sector si puede proponer la aprobación de normas. El Poder Ejecutivo si tiene la posibilidad de implementar reglamentos u otros dispositivos legales para operativizar las normas. Entonces, para efecto del presente proyecto de innovación, debemos entender que esta causa se encuentra dentro del ámbito institucional.

Tabla No. 07.- Análisis de la causa innovación delincencial

Dimensiones	Valores
Nivel de impacto en el problema	Alto impacto = 0 Regular impacto = 1 Bajo impacto = 2
Posibilidades de modificación por parte de la institución	Alta posibilidad modificación = 0 Regular posibilidad modificación = 1 Bajo posibilidad modificación = 2
Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	Totalmente = 0 Es compartida = 1 No está en el ámbito = 2

Tabla 08.- Análisis de la causa vacíos jurídicos

Dimensiones	Valores
Nivel de impacto en el problema	Alto impacto = 2 Regular impacto = 1 Bajo impacto = 0
Posibilidades de modificación por parte de la institución	Alta posibilidad modificación = 2 Regular posibilidad modificación = 1 Bajo posibilidad modificación = 0
Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	Totalmente = 2 Es compartida = 1 No está en el ámbito = 0

Tabla 09.- Análisis de la causa procedimientos policiales de identificación vehicular

Dimensiones	Valores
Nivel de impacto en el problema	Alto impacto = 1 Regular impacto = 2 Bajo impacto = 0
Posibilidades de modificación por parte de la institución	Alta posibilidad modificación = 2 Regular posibilidad modificación = 1 Bajo posibilidad modificación = 0
Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	Totalmente = 2 Es compartida = 1 No está en el ámbito = 0

Tabla 10.- Análisis de la causa limitado intercambio de información institucional

Dimensiones	Valores
Nivel de impacto en el problema	Alto impacto = 2 Regular impacto = 1 Bajo impacto = 0
Posibilidades de modificación por parte de la institución	Alta posibilidad modificación = 0 Regular posibilidad modificación = 1 Bajo posibilidad modificación = 2
Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	Totalmente = 0 Es compartida = 1 No está en el ámbito = 2

Tabla No. 11.- Análisis de la causa falta de registro de vehículos siniestrados

Dimensiones	Valores
Nivel de impacto en el problema	Alto impacto = 2 Regular impacto = 1 Bajo impacto = 0
Posibilidades de modificación por parte de la institución	Alta posibilidad modificación = 0 Regular posibilidad modificación = 1 Bajo posibilidad modificación = 2
Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	Totalmente = 0 Es compartida = 1 No está en el ámbito = 2

Se debe considerar como la causa que ha obtenido el mayor puntaje, a aquella que tiene mejores resultados en los valores de las dimensiones: alto impacto, alta posibilidad de modificación y totalmente. Entonces, habiendo sometido las diversas causas a la evaluación correspondiente, se obtuvo los siguientes resultados:

Tabla No. 12.- Puntaje a las causas del problema

CAUSAS	DIMENSIONES			TOTAL
	1	2	3	
Innovación delincuencia	0	0	0	0
Vacíos jurídicos	2	2	2	6
Proc. Polic. Identificación vehicular	1	2	2	5
Limitado intercambio de información	2	0	0	2
Falta registro vehículos siniestrados	2	0	0	2

El listado de prevalencia de causas es el siguiente:

1. Vacíos jurídicos
2. Procedimientos policiales de identificación vehicular
3. Limitado intercambio de información entre instituciones
4. Falta de registro de vehículos siniestrados
5. Innovación delincuencia

Pasaremos a exponer aquí el problema reformulado:

La DIVPIRV – PNP requiere la promulgación de nuevas normas en las que se propongan responsabilidades específicas a todos los actores, porque las normas que actualmente se encuentran vigentes, son aprovechadas por las organizaciones criminales para legalizar los vehículos con origen irregular, aprovechando los vehículos siniestrados.

Frente al problema reformulado, se ha bosquejado un desafío de innovación con la intención de enfrentar a este problema y de esta manera la DIVPIRV pueda mejorar su performance ante esta nueva modalidad usada por la delincuencia organizada. Si bien se desarrolla más adelante, la colocación de este desafío de innovación obedece a un orden secuencial; el desafío es el siguiente:

¿Cómo podemos mejorar los procedimientos policiales de identificación vehicular de la DIVPIRV PNP, estableciendo normas que determinen responsabilidades en los diferentes actores y de esta manera evitar que la delincuencia organizada continúe legalizando vehículos con origen irregular, aprovechando los vehículos siniestrados?

Como se puede observar, hemos utilizado la causa “vacíos jurídicos” debido a que obtuvo la mayor puntuación frente a las otras causas. Además, haciendo un razonamiento rápido, hemos establecido que se encuentra directamente relacionada con las otras causas, pues al no establecer responsabilidades a los diferentes actores, se contribuye directa o indirectamente a que se aparezcan espacios sin control, lo que es aprovechado por la delincuencia organizada para legalizar los vehículos con origen irregular, aprovechando los vehículos siniestrados.

Entonces, el diseño de política pública pasa por establecer las responsabilidades que deben de tener cada una de las instituciones, públicas y privadas, que intervienen en este problema. Esta participación se va a ver reflejada en las funciones acotadas que tenga cada una de ellas, lo que va a redundar en que el resultado final, que lo operativiza la DIVPIRV, se encuentre en condiciones de brindar confianza y garantía a la ciudadanía, de que los vehículos siniestrados no serán utilizados para legalizar a los vehículos de procedencia irregular.

Esta innovación la podemos ubicar en la magnitud de la novedad; nuestro razonamiento se basa en que este servicio que se pretende brindar, se debe desarrollar en vista que es una modalidad nueva que viene utilizando la delincuencia organizada: la utilización de los vehículos siniestrados para legalizar vehículos con origen irregular. Ya hemos desarrollado cuál ha sido la progresión y modificación que han tenido las manifestaciones delincuenciales relacionadas al hurto o robo de vehículos; sin embargo, en una clara muestra de que la delincuencia también muta, vienen implementando nuevas modalidades. Estas nuevas modalidades se encuentran directamente relacionadas a las flaquezas o debilidades que muestre el Estado en sus diversas formas de regular la vida en sociedad. Además, debemos mencionar que será disruptiva, puesto que se romperá el paradigma de los procedimientos de identificación vehicular que se vienen utilizando en la DIVPIRV, considerando que se van a emplear nuevas formas de identificar a los vehículos siniestrados, lo que anteriormente no se practicaba, puesto que no existía esta modalidad delictiva.

3.2 Experiencias previas para hacer frente al desafío de innovación

3.2.1. México

En México, Vilalta (2011), en su artículo “El robo de vehículos en la ciudad de México – Patrones espaciales y series de tiempo”, (Pág. 6 y 7) señala:

“En lo que coinciden todos estos estudios es en su justificación: la tendencia creciente en el número de autos robados que se está presentando en muchos países en continentes diferentes. En lo segundo en que coinciden la mayoría de estos estudios es en que la mejor solución se encuentra en la planeación preventiva. La planeación preventiva pretende reducir la probabilidad de ocurrencia al reducir la oportunidad de que el delito, en este caso el robo del vehículo, suceda. Las soluciones concretas que se han implementado van en tres direcciones:

(...)

Coordinación gubernamental: se ha enfatizado la importancia de la coordinación entre jurisdicciones territoriales y agencias de gobierno, muy especialmente en cuanto a la definición clara de responsabilidades. También se ha hecho hincapié en el desarrollo de bases de datos sobre robo de vehículos para compartirse por diferentes agencias de policía y el público (Maxfield y Clarke, 2005)."

Uno de los puntos importantes a los que se refiere este autor es a "la planeación preventiva"; es decir, en el caso del robo de vehículos, los organismos del Estado, en base a las cifras o reportes de modalidades de robo que se están presentando, deben de planificar que acciones se deben de tomar para contrarrestarlas. No se debe esperar que la delincuencia avance; se deben de adoptar todos los procedimientos necesarios que coadyuven a que se reduzca el robo de vehículos. Procurar que las instituciones del Estado tengan un comportamiento proactivo y no reactivo.

También se recomienda la "coordinación gubernamental"; mientras más y mejor sea el intercambio de información entre las diferentes instituciones del Estado, mejor será la respuesta del ente encargado de enfrentar el delito de robo de vehículos. Para obtener los mejores resultados se debe de establecer las responsabilidades de cada una de los organismos públicos y privados que intervienen en este problema (los actores); en tanto no se definan bien las funciones u obligaciones que deben tener, no se logrará el resultado de contrarrestar el robo de vehículos. Sucede lo mismo que con la DIVPIRV PNP, puesto que, al no contar con la información suficiente y oportuna, puede caer en el error de no detectar vehículos irregulares que utilizan a vehículos siniestrados; la situación de la participación policial puede empeorar si, producto de la labor de identificación vehicular, proporciona un certificado policial de identificación vehicular que no tiene información veraz.

Tabla No. 13.- Experiencia para contrarrestar el robo de vehículos en México

Planeamiento y coordinación gubernamental.	Objetivo: Contrarrestar robo de vehículos.
	Política pública
	A nivel nacional
	Todos los que tienen vehículo y potenciales compradores de vehículos de segundo uso.

	2010
	A cargo de las diferentes autoridades.
Aspectos que aborda el desafío de innovación	Cantidad indeterminada.
	Inicialmente en Ciudad de México
Resultados obtenidos con la implementación de la experiencia	En el público objetivo: No se tiene cifras
	En la entidad pública: 00
	En la política pública: 00
	En la gestión pública: No se tiene cifras
Dificultades identificadas	Existencia de policías locales
	Capacitación de personal
	Que existe voluntad política
	Que existe presupuesto institucional
	Otros: Difusión de procedimientos a todas las policías locales.

Elaboración propia

3.2.2. Ecuador

En Ecuador, Castro (2015), en su tesis de grado, para obtener la licenciatura de abogado, denominada: “Argumentación jurídica sobre la tipificación de la clonación vehicular como delito contra la propiedad y la seguridad jurídica”, (pág. 60) sostiene:

“Para reducir el robo de vehículos y su comercialización, la Fiscalía del Carchi cuenta con la Unidad de Criminalística de la Policía Judicial. En esta unidad adscrita al Ministerio Público se realizan los trámites para confirmar la numeración del motor y poder reconocer su autenticidad, y poder obtener el certificado de originalidad. Cuando un carro es robado y sus propietarios denuncian el delito en la Policía, los datos del vehículo son registrados en el sistema Integrado de la Policía Nacional y cuando los delincuentes intentan vender, y realizan los trámites de compra y venta en la Subjefatura de Tránsito, son detenidos para confirmar la numeración del motor.”

“Estos mecanismos que utiliza la Fiscalía en su conjunto con lo Policía Judicial, están dando resultados, pero, así como se han implementado métodos preventivos, es necesario incrementar normativa jurídica para nuevos tipos penales que van apareciendo debido a la astucia de los delincuentes.”

Dentro de las ideas importantes de este autor, se puede indicar que al igual que en Perú la policía es la institución que se encuentra a cargo de combatir a las diferentes modalidades delictivas, entre ellas al robo y clonación de vehículos; sin embargo, destaca que, en Ecuador, la policía cuenta con un “sistema integrado” en el que se almacena toda la información de los vehículos que han sido robados. Esta centralización de información por parte de la policía, permite que se puedan adoptar todos los procedimientos necesarios para evitar o resolver este tipo de delitos.

De igual manera, otro aspecto importante lo constituye el aspecto jurídico, en el caso de Ecuador se plantea la implementación de nuevos tipos penales para sancionar estas conductas; en cambio en Perú, pretendemos que, mediante la dación de nueva normativa, se determine las responsabilidades que deben de tener todos los organismos, públicos o privados, para evitar que se continúe utilizando a los denominados vehículos siniestrados. Si no se contempla esta solución, en la que también se establezcan responsabilidades en los funcionarios y entidades, ninguna institución se hace responsable por “el desconocimiento” o “ambigüedad” de las disposiciones.

Tabla No. 14.- Experiencia de la fiscalía de la provincia de Carchi – Ecuador, para contrarrestar el robo de vehículos

Sistema integrado de intercambio de información para contrarrestar el robo de vehículos.	Objetivo: Evitar el robo de vehículos.
	Gestión pública
	A nivel provincial
	Todos los que tienen vehículo y potenciales compradores de vehículos de segundo uso.
	2016
	Fiscalía de la provincia de Carchi.
Aspectos que aborda el desafío de innovación	Cantidad indeterminada.
	Inicialmente en provincia de Carchi
Resultados obtenidos con la implementación de la experiencia	En el público objetivo: No se tiene cifras
	En la entidad pública: 00
	En la política pública: 00
	En la gestión pública: No se tiene cifras
	Aceptación de propuesta en otros lugares
	Capacitación de personal

Dificultades identificadas	Que exista voluntad política
	Que exista presupuesto para implementación
	Otros: Coordinación con la policía.

Elaboración propia

3.2.3. Colombia

En Colombia, los autores Norza-Céspedes & otros (2013), en su artículo “Hurto de automotores y estrategias contra el delito: una mirada desde la academia, el victimario y la Policía” (pág. 22) sostienen:

“Con relación a la transnacionalidad del delito: legislación y cooperación internacional...la legislación coordinada entre los diversos países para contrarrestar la transnacionalización del hurto de automotores aún no ha sido significativa.”

“Por lo tanto, en el marco de la pertinencia de esfuerzos y procesos de lucha contra este delito, se plantea sobre la urgencia de entender una efectiva campaña contra el robo de vehículos, que necesita concentrarse en varios elementos vitales, como el efectivo intercambio de información, actividades coordinadas, persecución agresiva, prevención en la comunidad, educación, medidas de protección a vehículos (Longman 2006, p.16)”

“La falta de actualización inmediata de las bases de datos de carros hurtados para comercializarlos en los demás países es un elemento facilitador del delito. Hasta ahora la actualización de la base de datos se realiza meses después del reporte del hurto, por lo que el delincuente busca vender el carro a un comprador de buena fe, antes de que la base de datos se actualice y se identifique el origen ilegal del vehículo.”

Se debe destacar que este estudio resalta nuevamente a la legislación, si bien lo menciona desde el ámbito internacional, como un tema importante mediante el cual se busca establecer las responsabilidades y funciones que se deben de llevar por las organizaciones en cada uno de los países. Las normas deben de contemplar los supuestos que deben ser considerados como necesarios para evitar que la

delincuencia continúe robando vehículos. Además, se señala que debe existir cooperación entre los países, los mismos que deberán intercambiar la información que facilite que los otros países combatan a esta modalidad de delincuencia. Estas dos posiciones concuerdan con el establecimiento de prevalencia de las causas que hemos establecido en este estudio: las normas y la coordinación.

De igual manera, se menciona al establecimiento de la base de datos como un factor importante para contrarrestar este delito. Se considera que mientras más urgente sea la transferencia de información, se garantizará que las autoridades correspondientes puedan realizar su función de detectar a los vehículos robados. Igual situación sucede en nuestro país con la falta de información de los vehículos siniestrados, que finalmente son utilizados para legalizar a los vehículos con origen irregular. Mientras las empresas aseguradoras no proporcionen la información oportuna y suficiente, se corre el riesgo que se cuente con información limitada y las organizaciones criminales continúen con esta modalidad delictiva.

En nuestro país se ha dispuesto que las diferentes instituciones del Estado puedan compartir la información con la que cuentan, con la finalidad de buscar brindar un mejor servicio a la comunidad. Sin embargo, pese a existir dispositivos legales vigentes, estas disposiciones no se cumplen y las entidades del Estado se muestran muy celosas para compartir la información. La tecnología no servirá de mucho si no se establecen los canales necesarios que garanticen que la información sea compartida en tiempo real, lo que servirá para tener una base de datos actualizada permanentemente. De nada sirve tener una base de datos que se actualice cada cierto tiempo; esas son las debilidades que aprovecha la delincuencia organizada.

Tabla No. 15.- Experiencia de la Policía Nacional de Colombia, para contrarrestar el robo de vehículos

Establecimiento de normas y base de datos relacionados al robo de vehículos.	Objetivo: Reducir comercialización de vehículos robados en países limítrofes.
	Gestión pública
	Provincias que se encuentran en los límites con otros países
	Todos los que tienen vehículo y potenciales compradores de vehículos de segundo uso.
	2013

	A nivel nacional.
Aspectos que aborda el desafío de innovación	Cantidad indeterminada.
	Provincias que limitan con otros países.
Resultados obtenidos con la implementación de la experiencia	En el público objetivo: No se tiene cifras
	En la entidad pública: 00
	En la política pública: 00
	En la gestión pública: No se tiene cifras
Dificultades identificadas	Aceptación de propuesta en otros países
	Capacitación de personal
	Que exista voluntad política
	Que exista presupuesto para implementación
	Otros: Intercambio de información con otros países.

Elaboración propia

✓ Generación y priorización de ideas

Con la finalidad de obtener ideas acerca del problema y su posible solución, nos entrevistamos con personal especializado en prevención de robo de vehículos: ex directores de la DIVPIRV PNP y peritos que se encargan de la identificación vehicular; se utilizó la técnica de la lluvia de ideas y se obtuvo el siguiente resultado:

Tabla No. 16.- Generación de ideas

No.	Idea	Entidad que debe hacer
01	Mejorar los procedimientos de patrullaje y respuesta a emergencias ante vehículos sospechosos de ser siniestrados	Unidad de patrullaje de la DIVPIRV PNP
02	Mejorar la tecnología para realizar los procedimientos de identificación vehicular de autos siniestrados	Unidad Ejecutora de la que depende la DIVPIRV
03	Establecer las funciones que deben de tener todos los actores que participan en este problema	DIVPIRV PNP a través del MININTER
04	Mejorar los sistemas de intercambio de información sobre reporte de vehículos siniestrados.	Empresas aseguradoras
05	Establecer los tiempos en que se deben de comunicar la situación de los vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP
06	Actualizar los procedimientos de identificación vehicular para determinar la condición de vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP
07	Visitas inopinadas a los talleres de las empresas aseguradoras para obtener información sobre vehículos siniestrados.	DIVPIRV PNP
08	Establecer sanciones para los actores que no cumplan con las funciones establecidas	DIVPIRV PNP a través del MININTER

09	Hacer un benchmarking de los procesos de identificación vehicular que se realizan en otros países de la región, respecto de los vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP
10	Capacitar a personal policial que se encargue de recibir la información sobre vehículos siniestrados y abastecer el sistema que se debe utilizar para el proceso de identificación vehicular	DIVPIRV PNP
11	Establecer los vacíos legales que se presentan en este problema	DIVPIRV PNP
12	Determinar las nuevas modalidades que viene empleando la delincuencia organizada al utilizar los vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP
13	Celebrar convenios con las entidades del Estado (SUNARP, SUNAT) para obtener la información sobre los vehículos siniestrados y los que tienen origen irregular, aprovechando la política de interoperabilidad	DIVPIRV PNP
14	Establecer una base de datos con la información suficiente y oportuna, aprovechando la política de interoperabilidad.	DIVPIRV PNP
15	Solicitar que se considere una nueva figura penal de uso irregular de vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP a través del MININTER
16	Norma que dicte la prohibición de venta de vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP a través del MININTER
17	Establecer un solo procedimiento de pago de seguro de vehículos siniestrados y no permitir diferencias (premium o por flota)	DIVPIRV PNP a través del MININTER

Elaboración propia

Tabla No. 17. Agrupación de ideas

No.	Idea – Normas para subsanar vacíos	Entidad que debe hacer
01	Establecer las funciones que deben tener todos los actores que participan en este problema	DIVPIRV PNP a través del MININTER
02	Establecer sanciones para los actores que no cumplan con las funciones establecidas	DIVPIRV PNP a través del MININTER
03	Establecer los vacíos legales que se presentan en este problema	DIVPIRV PNP
04	Establecer un solo procedimiento de pago de seguro de vehículos siniestrados y no permitir diferencias (premium o por flota)	DIVPIRV PNP a través del MININTER
No.	Idea – Intercambio de información entre entidades	Entidad que debe hacer
01	Mejorar los sistemas de intercambio de información sobre reporte de vehículos siniestrados.	Empresas aseguradoras
02	Establecer los tiempos en que se deben comunicar la situación de los vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP

No.	Idea – Mejorar procedimientos de identificación policial	Entidad que debe hacer
01	Mejorar la tecnología para realizar los procedimientos de identificación vehicular de autos siniestrados	Unidad Ejecutora de la que depende la DIVPIRV
02	Actualizar los procedimientos de identificación vehicular para determinar la condición de vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP
03	Hacer un benchmarking de los procesos de identificación vehicular que se realizan otros países de la región, respecto de los vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP
No.	Idea – Innovación de delincuencia	Entidad que debe hacer
01	Determinar las nuevas modalidades que viene empleando la delincuencia organizada al utilizar los vehículos siniestrados	DIVPIRV PNP
No.	Idea – Base de datos actualizada	Entidad que debe hacer
01	Capacitar a personal policial que se encargue de recibir la información sobre vehículos siniestrados y abastecer el sistema que se debe utilizar para el proceso de identificación vehicular	DIVPIRV PNP
02	Establecer una base de datos con la información suficiente y oportuna, aprovechando la política de interoperabilidad.	DIVPIRV PNP

Elaboración propia

Tabla No. 18.- Priorización de ideas

Grupos de ideas	Deseabilidad	Factibilidad	Viabilidad	Impacto	Disrupción	Total
Normas	x	X	x	x	x	5
Intercambio de información	x	X	x	x	--	4
Mejorar procedimientos policiales	x	x	x	--	x	4
Base de datos	x	--	--	x	x	3
Innovación de delincuencia	--	--	--	--	--	0

Elaboración propia

3.3 Concepto final de la innovación

Lo que planteamos como desafío de innovación es tener un dispositivo legal, de ser preferente, que sea exclusivo o si se encuentra dentro de una norma que contiene diferentes aspectos, se le dedique un capítulo independiente en el que se pueda tratar todos los presupuestos que se presentan en el proceso de identificación vehicular a

cargo del personal policial de la DIVPIRV. Si esto no sucede, se va a continuar con lo que hasta ahora viene ocurriendo, una buena intención de regular pero sin las especificaciones de qué hacer por cada uno de los actores participantes.

En el contraste de las causas con la realidad, se ha podido determinar que el diseño de los procedimientos para la identificación vehicular que se viene empleando en la DIVPIRV ha perdido pertinencia, puesto que no existe un procedimiento de identificación para vehículos siniestrados. Esto quiere decir que la política pública que se encuentra vigente en la actualidad, no responde a las expectativas para contrarrestar esta modalidad delictiva; por lo tanto, no sirve para solucionar lo que la población requiere: seguridad ciudadana, que en este caso se traduce en la garantía que los vehículos siniestrados no sean utilizados en legalizar a los vehículos que tienen origen irregular.

Sobre el particular, Ortegón (2008), con relación al diseño, que es la primera fase de las políticas públicas sostiene: *“El diseño de las políticas públicas que efectivamente contribuyen al bienestar de las personas, está fundamentado en diagnósticos acertados y contenidos creíbles. Por esas razones, en esta etapa se plantean las ideas centrales sobre la visión de la política, sus fines y propósitos, y se delimitan los alcances, los instrumentos, los actores, las restricciones financieras, las metas a lograr y un bosquejo sobre el cronograma a seguir.”*

3.3.1. Descripción del concepto final de innovación

Hemos podido determinar que la principal causa que contribuye a que los procedimientos policiales de identificación vehicular no tengan la efectividad necesaria son los vacíos jurídicos. Mientras más acotados se encuentren las funciones o responsabilidades de los diferentes actores que intervienen en este problema (SUNAT, SUNARP, empresas de seguros vehiculares), la cantidad de información disponible con la que cuenten los peritos policiales al momento de la identificación vehicular, garantizará que los vehículos siniestrados no sean utilizados para “lavar” a vehículos que tienen origen irregular.

La DIVPIRV es la unidad especializada que se encarga de realizar la identificación vehicular; sin embargo, en la actualidad no se tiene garantizado que con la información que dispone al momento de realizar los peritajes, pueda detectar a vehículos siniestrados que tratan de reemplazar a vehículos irregulares. Entonces, al ser la titular de esta responsabilidad de identificación vehicular, debe tomar iniciativa y proponer, a través del Ministerio del Interior, las mejoras de las normas que van a permitir realizar un mejor servicio.

Si bien hace poco se propuso determinados cambios en la legislación, éstos no han sido suficientes y la falta de definición en cuanto a las funciones de los diferentes actores, permite que se genere un clima de incertidumbre o indiferencia en lo que debe de cumplir cada uno de ellos. La norma debe considerar de manera específica las funciones que debe cumplir cada actor y si es posible especificar cuáles son las sanciones a que se hace acreedor cada uno al incumplirlas. Lo que se pretende es que los actores tengan un papel más participativo y no solamente sean meros observadores de la situación que existe; este nuevo rol se va a materializar en la información que obtengan y que compartan, lo que va a permitir se genere una base de datos suficiente y actualizada que sirva para que los peritos de la DIVPIRV lleven a cabo procedimientos policiales de identificación vehicular con la mayor garantía del caso.

De igual manera, con la información que se recabe producto de la innovación que se propone, se deben de actualizar los procedimientos de identificación vehicular y se debe de agregar el procedimiento a seguir en cuanto se tenga la información que el vehículo que se está identificando, registra información sobre su condición de siniestrado. Al tenerse la información sobre esta condición, ya no solo se deben de realizar los mismos procedimientos normales de identificación vehicular, se debe de incidir en nuevos procedimientos que van más allá de la restauración o determinación del campo numérico del vehículo; se debe realizar además la verificación de uniones, utilización de soldaduras, etc., que se encuentren en zonas más alejadas de donde se ubican los números de identificación.

Ya se ha mencionado que, para evadir los procedimientos policiales de identificación, las organizaciones criminales que usan los vehículos siniestrados, no inciden en los

números de identificación (es decir la manera tradicional que utilizaba la delincuencia anteriormente); ahora se reemplaza una pieza completa que se saca del vehículo siniestrado y se reemplaza en el vehículo con origen irregular que se busca legalizar.

3.3.2. Proceso de desarrollo del concepto final de innovación

Es conveniente mencionar que la innovación que se busca establecer, si bien es necesaria, debe ser internalizada por los diferentes actores como la solución al problema que se viene presentando: que la delincuencia organizada viene utilizando a los vehículos siniestrados para “lavar” a vehículos que tienen un origen irregular. En ese sentido, si se va a sugerir la aprobación de una norma en la que se defina los roles de cada actor en este proyecto, es conveniente que se sensibilice a cada uno de ellos.

Se debe de convocar a reuniones de exposición, coordinación y aprobación de acuerdos, en las que se deje sentado la participación de los representantes de los actores y se manifiesten sobre los aportes que pueden hacer. En ese sentido, considerando que participan entidades públicas que no pertenecen al sector Interior y entidades públicas y particulares, la convocatoria a este tipo de reuniones debe ser asumida por el más alto ente de coordinación entre los diferentes sectores públicos y privados del país: la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM). Es más, su representante puede hacer las veces de gran coordinador o moderador. La participación de esta autoridad allanaría los posibles malestares que se podrían presentar por la supuesta “invasión” de sus funciones por parte de instituciones que no pertenecen al sector Interior.

Lo que se pretende con este tipo de participación es que los diferentes actores, llegado el momento, asuman una actuación de participación consciente de que lo que vienen haciendo es lo mejor para la ciudadanía y el país, debido a que las nuevas funciones que van a realizar no van a ser impuestas, sino que han resultado del consenso y responden a la necesidad de satisfacer necesidades de la población. De esta manera, los actores se sentirán comprometidos y se obtendrán mejores resultados para combatir esta modalidad delictiva; además, en caso que algún otro

actor no realice adecuadamente sus funciones, puede ser objeto de control permanente por los otros.

En primer lugar, se deben determinar los vacíos jurídicos que se encuentran en la norma y que no permiten que se pueda llevar a cabo un adecuado procedimiento de identificación vehicular por parte del personal policial de la DIVPIRV. Se debe recordar que el presente proyecto de innovación tiene como factor determinante el uso de los vehículos siniestrados. Los mencionamos a continuación:

1. Las empresas aseguradoras de vehículos no vienen cumpliendo con lo que dispone la norma: antes que se proceda al pago del seguro, se debe exigir que el anterior propietario del vehículo siniestrado, haya solicitado a los Registros Públicos que se retire del Sistema Nacional de Transporte Terrestre a dicho vehículo; este procedimiento se debe acompañar con el internamiento de la placa de circulación vehicular. En otras palabras, debe de obrar constancia que el vehículo siniestrado ya ha sido retirado del Sistema Nacional de Transporte Terrestre y que además no cuenta con placa de circulación vehicular. Recién en ese momento se procederá a realizar los trámites para la indemnización que corresponde por parte de la empresa aseguradora.
2. No debe de existir un tratamiento diferenciado para ningún usurario del seguro vehicular. Se ha llegado a determinar que las empresas de seguros, por no perder clientes importantes que cuentan con seguro de flotas vehiculares y a los que denominan VIP, tienen un tratamiento especial para con ellos y no son exigentes en el trámite mencionado en el párrafo anterior. Esta situación trae consigo que las empresas de seguros, en determinado momento tengan que proceder al remate de este tipo de vehículos, los cuales son vendidos incluso con la placa de circulación vehicular. Esta situación es aprovechada por la delincuencia organizada.
3. De igual manera, las empresas aseguradoras de vehículos directamente no tienen la obligación de informar mensualmente a la policía sobre los vehículos siniestrados, esta obligación recae en la Superintendencia de Banca, Seguros

y Administradoras Privadas de Fondo de Pensiones (que es la que agrupa a las empresas que brindan seguro a los propietarios de vehículos); sin embargo, no lo viene haciendo y queda en la discrecionalidad de las empresas el hacer el reporte directo a la PNP; esta situación genera el desconocimiento total por parte de los peritos policiales acerca de la nueva condición de estos vehículos, lo que contribuye a no realizar un peritaje más detallado que permita encontrar alguna irregularidad. Esta disposición se encuentra en la Primera Disposición Complementaria Final de Decreto Supremo No. 016-2019-IN, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo No. 1214, que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes.

4. Por otro lado, la SUNARP no tiene ninguna responsabilidad de centralizar la información sobre los vehículos siniestrados y luego compartirla con la policía. El que esta entidad comparta la información, alertaría a que los peritos de la DIVPIRV tomen sus precauciones y extremen las medidas para poder detectar las verdaderas intenciones de las organizaciones criminales: legalizar los vehículos con origen irregular, empleando los vehículos siniestrados.
5. Si bien en el Decreto Supremo No. 016-2019-IN, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo No. 1214, que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes, considera en la Tercera Disposición Complementaria Final acerca del uso de la Plataforma de Interoperabilidad del Estado (PIDE) para el intercambio de información, no se viene cumpliendo y se exige la formalización de un convenio con limitados accesos de información a la DIVPIRV. Esta situación debe de cambiar y funcionar sin ningún convenio de por medio, sino que previas coordinaciones hacer llegar la información a las canales correspondientes.
6. Por su parte, SUNAT, que se encuentra a cargo de otorgar el permiso de los vehículos que tienen un ingreso temporal al país, no comparte esta información con la policía. Esta situación limita la función policial de identificación vehicular,

puesto que se ignora la situación de temporalidad que tienen determinados vehículos. En la norma no se define la obligatoriedad que debe tener esta entidad del Estado para compartir esta información.

7. De igual manera, al no haberse establecido funciones específicas a estos actores del problema, tampoco se han fijado sanciones por su falta de cumplimiento. En la norma que se pretende proponer, se debe considerar el rubro de sanciones. A las empresas de seguro de vehículos se les debe imponer sanciones tomando como referencia las UIT, para el caso de los funcionarios de las entidades del Estado se les debe imponer sanciones conforme a la Ley del Procedimiento Administrativo General y/o la Ley Servir.
8. De manera paralela, se debe de actualizar la Directiva No. 23-08-2011-DIRINCRI-PNP-DIROVE/UNIPLO, debiendo considerar de manera taxativa los procedimientos policiales de identificación vehicular que se utilizan actualmente y además resaltar en un apartado lo relacionado a las pericias que se deben de realizar cuando se cuente con la información que el vehículo sometido a procedimiento tiene la condición de siniestrado.

3.4 Prototipo final de la innovación

Sería sencillo desarrollar un nuevo ilícito penal que se encuentre relacionado a la legalización de vehículos empleando a los vehículos siniestrados y que sea considerado en el Código Penal, en el que se castigue al culpable con una determinada pena. Sin embargo, el Derecho Penal es la última ratio que debe de emplearse para obtener un comportamiento adecuado de los ciudadanos del país.

Lo que se debe buscar e incidir en un Estado democrático es el establecimiento de procedimientos preventivos para evitar que la delincuencia organizada pueda cometer este tipo de delitos. Para llegar a ese estado, es conveniente que los diferentes actores que participan en este problema, actúen de una manera coordinada después de haber establecido consensuadamente los procedimientos que se deben de implementar.

Es conveniente que el prototipo final de innovación sea propuesto por quien hace uso final de la información que se recaba o centraliza, puesto que es quien va a implementar el desarrollo de un nuevo procedimiento de identificación vehicular. Entonces, es el que en la práctica verifica que información es la que le hace falta, que se debe mejorar, que se debe implementar, los plazos, disponibilidad de la información, etc. Esto no quiere decir que se va a imponer el modelo a rajatabla, por el contrario, debe de existir reuniones de coordinación, intercambio de puntos de vista, consultas interinstitucionales u otros mecanismos que finalmente refuerce la función del actor que es responsable frente a la población sobre todos los procedimientos que fueron desarrollados en el camino, que en este caso es la DIVPIRV.

Se debe de entender que los actores que reciben el concepto inicial de la DIVPIRV, hacen la consulta correspondiente, acuden a sus asesores y también plantean propuestas, hacen conocer sus limitaciones, exponen esquemas que se emplean en otros lugares, etc. En este devenir se va forjando el conocimiento, convencimiento y aceptación que lo que se resuelva es lo mejor para contravenir las acciones de la delincuencia organizada que pretende legalizar vehículos irregulares, utilizando vehículos siniestrados. Asimismo, se debe considerar antecedentes sobre implementación de medidas similares o parecidas que se hayan llevado anteriormente, con participación o no de la PNP u otros actores.

✓ **Descripción del bosquejo del concepto**

Tabla No. 19.- Descripción del bosquejo del concepto a desarrollar para evitar que las organizaciones delictivas legalicen vehículos con procedencia irregular, usando vehículos siniestrados

Item	Contenido
Denominación de la solución	Nuevo procedimiento a implementar en la DIVPIRV al realizar peritajes a vehículos siniestrados, basados en información proporcionada por diferentes actores.
Población beneficiada de la solución	Población que es potencial adquirente de vehículos de segundo uso; asimismo, aquellos que han sido víctimas de robo, los que han acudido a la justicia para requerir la requisitoria de un

	vehículo, la SUNAT para hacer los cobros de impuestos correspondientes. En proyección, todo el país que busca vivir en un Estado que garantice los derechos de los ciudadanos.
Descripción de la solución	La solución radica en el establecimiento de un nuevo procedimiento de identificación vehicular, a cargo de la DIVPIRV, cuando se trate de vehículos siniestrados. Este nuevo procedimiento estará basado en la información, precisa y oportuna, que proporcionen los diferentes actores de este problema.
Descripción breve del beneficio aportado	Los certificados policiales de identificación vehicular otorgarán la seguridad que los datos que contengan, serán fidedignos; de esta manera se evitará que las organizaciones criminales puedan utilizar los vehículos siniestrados para legalizar los vehículos de origen irregular.

Elaboración propia

✓ Descripción del concepto

Tabla No. 20.- Descripción del concepto

Item	Contenido
¿Cómo se denomina?	Procedimiento de identificación vehicular que sigue la DIVPIRV cuando se trata de vehículos siniestrados.
¿En qué consiste la solución?	Aplicar nuevos procedimientos de identificación vehicular por parte del personal DIVPIRV, cuando se trate de vehículos siniestrados.
¿Para qué es la solución?	Para evitar que la delincuencia organizada continúe utilizando a los vehículos siniestrados para legalizar vehículos con origen irregular.
¿Qué valor agrega a los usuarios respecto de lo que hoy existe?	La garantía que los certificados policiales de identificación vehicular, contengan la información veraz, incluso cuando se trate de vehículos siniestrados.
¿Cuáles son las principales acciones del usuario?	El usuario debe internalizar que para garantizar su adquisición, debe acudir a los locales de la DIVPIRV para obtener un certificado de policial de identificación vehicular.
¿Cuáles son las principales acciones de la organización?	Debe preparar al personal especializado, adecuada infraestructura, equipo y tecnología.

Elaboración propia

3.4.1 Descripción del prototipo final

Nuestro problema es: el limitado accionar que tiene el personal policial de la DIVPIRV para impedir que la delincuencia organizada legalice a vehículos con origen irregular, utilizando vehículos siniestrados. Se hizo la evaluación de cuál es la causa predominante para que este limitado accionar policial contrarreste esta modalidad delictiva; se llegó a la conclusión que los vacíos jurídicos que existen en las normas actuales, no determinan la responsabilidad de los diferentes actores que participan en este problema.

En base a los requerimientos que presentó el área usuaria, en este caso la DIVPIRV, se determinó cuál es el ideal de información con la que deben contar para llevar a cabo un procedimiento policial de identificación vehicular, considerando especialmente los casos de vehículos siniestrados. No se necesita cantidad de información, lo que se requiere es que la información sea pertinente y oportuna, de esta manera el personal policial podrá desarrollar un procedimiento de identificación más completo, que garantice que los datos que se encuentran en el certificado de identificación correspondan a la verdad.

Tabla No. 21.- Definición de los niveles de prototipado

NIVELES	DESCRIPCIÓN
NIVEL CONCEPTUAL (bajo nivel de resolución)	La delincuencia organizada viene utilizando a los vehículos siniestrados para legalizar a vehículos que tienen origen irregular. Este uso se hace debido a que a los diferentes actores no actúan adecuadamente. En tanto no se tenga definidas las funciones, por parte de los actores, no se generará información importante para la identificación vehicular a cargo de la DIVPIRV PNP.
NIVEL SENSORIAL (medio nivel de resolución)	Los actores de este problema no tienen definidas cuáles son todas las funciones que deben de realizar. En algunos casos se deja a discrecionalidad si es que cumplen las pocas responsabilidades que se les ha asignado. Resulta importante establecer en la norma lo que debe cumplir cada actor, cómo lo debe hacer y la sanción que podría recaer sobre él si es que no cumple. Esta definición de roles, dará como resultado que la DIVPIRV PNP establezca un nuevo procedimiento de identificación vehicular para los vehículos siniestrados.
NIVEL FUNCIONAL (alto nivel de resolución)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Las empresas aseguradoras, en caso de vehículos siniestrados, deben cumplir con lo que dispone el Registro Nacional de Vehículos (RNV); se debe comunicar inmediatamente a la DIVPIRV PNP. No existe diferencia entre los tipos de seguros. Si no lo hacen serán sancionadas. ➤ SUNARP: vehículos nacionales inscritos, para salir del país, requieren de un certificado policial de identificación vehicular. Deben compartir esta información con DIVPIRV PNP. De igual manera, comunicará a la unidad especializada PNP sobre vehículos siniestrados. ➤ SUNAT: vehículos con permiso internacional temporal deben tener un certificado policial de identificación vehicular; de igual manera para salir del territorio nacional. Deben compartir esta información con la DIVPIRV PNP. ➤ DIVPIRV PNP: Establecerá un nuevo procedimiento de identificación vehicular respecto de los vehículos siniestrados. Formará base de datos con la información proporcionada por empresas aseguradoras, SUNARP y SUNAT.

Elaboración propia

Lo que se pretende desarrollar en la tabla precedente es la evolución que va a tener el proyecto: en primer lugar, se describe cómo vienen actuando actualmente las diferentes instituciones (públicas y privadas), mientras se continúe así se correrá el riesgo de incrementar el uso de los vehículos siniestrados para “lavar” los vehículos irregulares, incluyendo la posibilidad de proporcionar certificados de identificación vehicular con información falsa por parte de la DIVPIRV. En segundo lugar, se consideran los incentivos que se otorgan a los diferentes actores, buscando una actuación de propia iniciativa y no basada en la sanción. En tercer lugar, se considera la forma en que se generará la información para la DIVPIRV, predominando el control de los diferentes actores y de esta manera evitar que haya espacios sin control.

Las empresas aseguradoras deben de tener un procedimiento único frente a todos los usuarios de seguros de vehículos, debe desterrarse la diferenciación, puesto que ello genera espacios que carecen de control. Asimismo, para evitar que las empresas aseguradoras proporcionen de manera individual la información con la que cuentan, se llegó a establecer que se debe centralizar dicha información y proporcionarla por un ente que se responsabilice de este trámite. De igual manera, se debe de dar cumplimiento a la política pública de interoperabilidad estatal, es decir el intercambio de informaciones; no debe de permitirse que existan instituciones que se guarden para sí la información. Estas medidas permitirán que el personal especializado de la DIVPIRV pueda llevar a cabo un procedimiento policial de identificación vehicular con la mayor de las garantías.

Tabla No. 22.- Prototipo de nivel funcional

NIVEL	TÉCNICA	DEFINICIÓN
Nivel funcional	Prototipos de alta fidelidad (o alta resolución)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Empresas aseguradoras <ul style="list-style-type: none"> • Exigir certificado de vehículo siniestrado. • Exigirán al propietario la cancelación de la partida registral del vehículo. No indemnizarán mientras no presenten dicho documento. • Comunicarán en el día a la DIVPIRV PNP sobre el vehículo siniestrado. • La existencia de seguros por flota o <u>premiun</u> no exonerará este trámite. • Si no cumplen serán sancionadas. ➤ SUNAT <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos que ingresen al país con permiso temporal o Libreta de Paso de Aduanas, deberá contar con certificado policial de identificación vehicular, para circular en la red vial nacional. De igual manera para salir. • Compartir esa información con la DIVPIRV PNP. ➤ SUNARP <ul style="list-style-type: none"> • Comunicará mensualmente a la DIVPIRV PNP sobre los trámites de cancelación de partida registral de vehículos siniestrados. • Establecerá sistema interconectado en línea para intercambio de información con la DIVPIRV PNP. ➤ DIVPIRV PNP <ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de base de datos actualizada. • Nuevo procedimiento de identificación vehicular de vehículos siniestrados.

Elaboración propia

3.4.2 Proceso de desarrollo del prototipo final de innovación

Una vez diseñadas las funciones que deben realizar todos los actores, es conveniente validarlas para determinar si efectivamente van a tener los resultados que se esperan. Para realizar esta acción se debe de convocar a los expertos: director y exdirectores de la DIVPIRV, oficiales y suboficiales de investigación, funcionarios encargados de las bases de datos, peritos que llevan a cabo los Certificados Policiales de Identificación Vehicular. Sus respuestas han sido agrupadas y resumidas. Una vez aprobado, se procederá a realizar las pruebas necesarias; surgidas las fallas, se procederá a su evaluación y enmienda.

Tabla No. 23.- Preguntas para el testeo

No.	Pregunta	Respuestas
01	¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea efectivo para lograr lo que queremos lograr?	El prototipo resultará efectivo porque todos los actores estarán involucrados y cumplirán determinadas funciones que contribuirán a que se reduzca el uso de los vehículos siniestrados para legalizar a los vehículos con origen irregular. El cumplimiento de sus funciones permitirá que la DIVPIRV PNP realice un mejor procedimiento de identificación vehicular.
02	¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea factible en el mundo real?	Si es factible, puesto que las funciones que se exigen a los diferentes actores no son extremas, se pueden llevar a cabo sin mayor esfuerzo; esto dará como resultado que exista una mejor y oportuna información sobre los vehículos siniestrados, lo que dificultará la legalización de vehículos con origen irregular.
03	¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea viable en el contexto actual (económico, político, social, etc.)?	Contexto económico. - Las clases sociales que tienen acceso a una mejor posición económica no se han visto afectados por la pandemia. Pueden pagar un certificado de identificación vehicular. Contexto social. - La población demanda que existan medidas de seguridad ciudadana. Esta medida será aprobada por la ciudadanía. Contexto político. - El gobierno ganará aceptación de la población debido a que será una medida que favorecerá a la seguridad ciudadana.
04	¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea apoyado por las partes interesadas clave?	El definir las funciones de los actores servirá para que la población apruebe las gestiones de cada uno de ellos, puesto que esto contribuirá a reducir el uso de los vehículos siniestrados para legalizar a los vehículos con origen irregular.

05	¿Hasta qué punto es escalable este prototipo para un mayor impacto?	La delincuencia organizada seguirá buscando nuevas alternativas para obtener ingresos de manera irregular; sin embargo, al contar con información suficiente, se podrá detectar nuevas formas de delincuencia relacionada a los vehículos siniestrados.
----	---	---

Elaboración propia

Aprobadas las enmiendas se procederá a formular un proyecto de dispositivo legal en el que se contengan las acciones a implementar, definiendo claramente las funciones que debe de cumplir cada actor. Considerando que este tema cada vez va ganando más notoriedad dentro del contexto de acciones delincuenciales, es recomendable que tenga una autonomía e independencia frente a otras modalidades; puede ser incluso dentro de un dispositivo legal que considere a diversas formas delictivas, pero un capítulo debe ser destinado al uso de la forma de actuar de la delincuencia organizada con relación al uso de los vehículos siniestrados, para legalizar a los vehículos con origen irregular.

Tabla No. 24.- Propuesta de modificaciones al Decreto Supremo No. 16-2019- IN, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo No. 1214, que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes.

DICE:	DEBE DECIR:
<p>“16.2. Cuando un vehículo sufre siniestro por accidente de tránsito, la Policía Nacional del Perú a través de su unidad especializada, emite el dictamen pericial de ingeniería técnica mecánica que determine si su desplazamiento conlleva un riesgo para la circulación, así como el Dictamen Pericial de Identificación Vehicular que determine su identidad real estableciendo, además:</p> <p>a. La identificación de las autopartes o salvamentos, número de motor, serie, plaqueta pública, carrocería, placa de rodaje y número de partida registral del vehículo.</p> <p>b. Establecer su retiro del SNTT, conforme al RNV; y,</p> <p>c. La cancelación de la partida registral respectiva.”</p>	<p>16.2 Cuando un vehículo sufre siniestro por accidente de tránsito, la Policía Nacional del Perú a través de su unidad especializada, emite el dictamen pericial de ingeniería técnica mecánica que determine si su desplazamiento conlleva un riesgo para la circulación, así como el Dictamen Pericial de Identificación Vehicular que determine su identidad real estableciendo, además:</p> <p>a. La identificación de las autopartes o salvamentos, número de motor, serie, plaqueta pública, carrocería, placa de rodaje y número de partida registral del vehículo.</p> <p>b. El retiro del SNTT del vehículo siniestrado, conforme al RNV, estará a cargo del propietario del vehículo. Las empresas aseguradoras no indemnizarán a los propietarios mientras no presenten la cancelación de la partida registral respectiva.</p>

	<p>c. Las empresas aseguradoras comunicarán en el día a la DIVPIRV PNP sobre el retiro del SNTT del vehículo siniestrado.</p> <p>d. Por ningún motivo, la existencia de seguros tipo Premium o por flota, exonerará al propietario de efectuar el procedimiento del retiro del SNTT del vehículo siniestrado. En caso las empresas aseguradoras no cumplan con esta exigencia, serán multadas con diez (10) UITs (en la primera vez) o la cancelación de su licencia (en la segunda vez). Las empresas aseguradoras incluirán en el Contrato de Seguros de Vehículos, una cláusula en la que informen a los propietarios de los vehículos, sobre los trámites a realizar en el caso de vehículos siniestrados.</p> <p>e. La SUNARP comunicará mensualmente a la DIVPIRV PNP sobre los trámites de cancelación de partida registral de vehículos siniestrados.</p> <p>f. En caso las empresas aseguradoras incumplan su responsabilidad, serán sometidas a un procedimiento administrativo sancionador, a cargo de la Superintendencia de Banca y Seguros.</p>
<p>La norma vigente no menciona nada sobre el particular, por lo tanto, se debe de adicionar.</p>	<p>De los vehículos automotores que ingresen o salen del país</p> <p>Los vehículos automotores que ingresen al país con permiso de internación temporal o Libreta de Paso por Aduanas, adicionalmente deben contar con el Certificado Policial de Identificación vehicular para circular en la red vial nacional;</p> <p>Los vehículos automotores inscritos en la SUNARP, para salir del País por cualquier vía o medio de transporte, requieren contar con el Certificado Policial de Identificación Vehicular, cuya vigencia no excederá de cinco (05) días calendarios.</p> <p>Los vehículos automotores que ingresaron al país con permiso de internación temporal o Libreta de Paso por Aduanas, para salir del país deberán pasar el control de homologación de características con los registrados en su ingreso, en la Unidad Especializada; este servicio no generará costo adicional.</p> <p>La información será de accesibilidad de OCN INTERPOL Perú, para fines de la Policía Internacional.</p>
<p>Tercera Disposición Complementaria Final</p>	<p>Coordinación con SUNARP</p>

<p>Intercambio de información para verificación de autopartes y otros. - La Superintendencia Nacional de Registros Públicos – SUNARP y la Policía Nacional del Perú – PNP, deben usar la Plataforma de Interoperabilidad (PIDE) para el intercambio de información, con el objeto de contrastar la información registrada en la SUNARP con la verificada por la PNP, mediante los peritajes de identificación vehicular en cuanto al propietario como del vehículo; para esta última se tomará como base la información requerida en las Fichas Técnicas de Homologación Vehicular establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.</p>	<p>La Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP y la Policía Nacional del Perú PNP, establecerán un sistema interconectado en línea para el intercambio de información con el objeto de contrastar la información registrada en SUNARP con la verificada por la Policía Nacional del Perú, respecto de los vehículos siniestrados, así como mediante los peritajes policiales de identificación vehicular, en cuanto al propietario como del vehículo; para esta última se tomará como base la información requerida en las Fichas Técnicas de Homologación vehicular establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.</p>
<p>No dice nada sobre el particular, por lo tanto, se debe adicionar</p>	<p>Coordinación con SUNAT La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT, comunica y permite para efectos del control Policial, el acceso a la Policía Nacional del Perú a su sistema interconectado de registro de vehículos extranjeros autorizados a ingresar al país, especificando sus características y si estos tienen instalados vidrios polarizados, tintados u oscurecidos, así como, las fechas de su vencimiento o ampliación del permiso.</p>

Capítulo IV: Análisis de la deseabilidad, factibilidad y viabilidad del prototipo

4.1 Análisis de deseabilidad

Respecto de la ciudadanía

Sobre el particular debemos de indicar que la ciudadanía se encuentra ávida de que el Estado mejore sus niveles de seguridad ciudadana; en el presente caso, si se reducen los niveles de utilización de los vehículos siniestrados, por parte de la delincuencia organizada, para legalizar los vehículos con procedencia irregular, se mejorará la percepción de seguridad, se reforzará la idea de que se vive en un Estado de derecho donde no hay impunidad para el crimen, se elevarán los niveles de aceptación a la institución policial y sus procedimientos, etc.

En estos momentos la ciudadanía percibe que existe una diferenciación en el ámbito de la consideración que realizan las empresas aseguradoras de vehículos, puesto que en la práctica existen dos tipos de clientes que se diferencian por el costo del seguro: primero, los que tienen un trato especializado a los que se denomina VIP o premium, entre los que se encuentran los vehículos asegurados por flota (grandes cantidades de vehículos, generalmente de empresas o instituciones públicas, etc.); y segundo, el cliente común y corriente que solo tiene el seguro básico. En el presente estudio, se ha logrado determinar que existe una diferencia marcada para el caso de la realización de los trámites para el retiro del SNTT y la cancelación del registro vehicular de la SUNARP, para proceder al pago de la indemnización; mientras que al cliente VIP no se le exige ningún trámite ante las autoridades correspondientes, al cliente común y corriente se le exigen todos los trámites. Esta diferenciación en el trato debe de concluir.

Respecto de las empresas aseguradoras

Sin embargo, también se ha llegado a determinar que, en cualquiera de los dos casos, a las empresas aseguradoras no les interesa cumplir con los dispositivos legales vigentes, puesto que de cualquier manera proceden a realizar los remates de los vehículos siniestrados sin que éstos hayan sido retirados del SNTT e inclusive son vendidos con las placas de circulación. Esta situación pone en riesgo a un significativo

grupo de personas que han sido víctimas de robo de vehículos o potenciales compradores, debido a que estos vehículos con origen irregular son legalizados con los vehículos siniestrados y se los estafa, lo que lleva a que finalmente adquieran bienes con irregular procedencia.

Respecto de los usuarios de los servicios de la DIVPIRV

La implementación de esta solución no exige mayores requisitos a la población, solamente es cuestión de hacer entender que todos los propietarios de vehículos, que han sido declarados en la condición de siniestrados, deben de realizar todos los trámites necesarios para lograr el retiro del vehículo del SNTT, sin que tengan que hacer pagos adicionales. Lo que la población critica es que exista un doble procedimiento para los propietarios de los vehículos y que no respete el principio de igualdad entre los ciudadanos.

Asimismo, es conveniente asegurarse que la información sobre este problema llegue al público que va a adquirir un servicio de seguro de vehículo en el contrato que celebre con la empresa aseguradora. El cliente que contrate debe saber que si su vehículo asegurado sufre un accidente u otro problema que le provoque la condición de siniestrado, debe él mismo tramitar el retiro del vehículo del SNTT, de tal manera que no debe esperar que la empresa aseguradora lo haga. Si el vehículo pertenece a una empresa podrá hacerlo el representante legal o alguien que tenga el poder correspondiente; de igual manera, cuando el vehículo pertenezca a una persona natural, el trámite lo podrá hacer un representante con el poder simple correspondiente.

Respecto de los otros actores públicos

De igual manera, al mejorar los niveles de coordinación entre las diferentes instituciones del Estado, se logrará que los Certificados Policiales de Identificación Vehicular que expide la DIVPIRV contengan datos fidedignos y que respondan a la realidad. La coordinación interinstitucional va a permitir que esta unidad policial implemente procedimientos para poder detectar vehículos siniestrados y que la delincuencia organizada pretenda utilizar para legalizar vehículos con origen irregular. Mientras una entidad estatal provea de información que brinde confianza a la ciudadanía, ésta estará más conforme con su accionar y se hará más legítima. Sería

censurable que una institución oficial brinde información falsa y que propicie que un significativo número de la población ponga en riesgo sus recursos económicos al adquirir vehículos con problemas.

Respecto de los peritos de la DIVPIRV

Los peritos de la DIVPIRV, al tener la información necesaria y oportuna, tendrán la garantía que los procedimientos de identificación vehicular que practican, contendrán información fidedigna y les permitirá descubrir casos de vehículos siniestrados que anteriormente pudieron haber pasado ese filtro.

Por su parte, la DIVPIRV PNP, como unidad especializada, requiere de la implementación de un nuevo modelo de intercambio de información para fortalecer el cumplimiento de sus funciones. En tanto el actual modelo no se modifique y se refuerce, es previsible que la delincuencia organizada continúe utilizando a los vehículos siniestrados para legalizar a los vehículos de origen irregular; en ese escenario, la DIVPIRV no podrá realizar ningún procedimiento innovador, así cuente con la tecnología más avanzada y los peritos sean los mejor capacitados, si no se cuenta con la información necesaria y oportuna será imposible contrarrestar esta modalidad delictiva.

Respecto de los otros operadores de justicia

De igual manera, cuando se lleve a cabo adecuados procedimientos de identificación vehicular por parte de la DIVPIRV y se pueda detectar el uso de vehículos siniestrados para legalizar vehículos con origen irregular, se llevarán mejores procedimientos de investigación y los otros operadores de justicia, fiscales y jueces, tendrán mejores elementos de convicción para administrar justicia de la mejor manera. No se debe de olvidar que un adecuado proceso judicial reposa en adecuados procedimientos policiales de investigación donde la intervención de la policía es determinante.

Asimismo, esta solución llena el vacío de disposiciones normativas que no fueron contempladas en la normativa anterior. Esta situación se produce debido a que la delincuencia analiza y aprovecha todos los factores que le pueden beneficiar para sus ilícitas actividades. Sin embargo, se debe destacar que las nuevas figuras delictivas no responden a la creación en nuestra realidad, sino que son “importadas” de otros

países y se implementan en nuestro país con las modificaciones suficientes que le permitan a la delincuencia organizada operar en nuestro país, con la seguridad que el Estado, a través de sus instituciones, no la pueda combatir porque desconoce estos nuevos procedimientos irregulares.

Es conveniente destacar que este proceder delictivo todavía no se encuentra contemplado dentro del Código Penal; sin embargo, guarda íntima relación con las figuras delictivas de organización criminal (Art. 317°), falsedad ideológica (Art. 428°); y, estafa (Art. 196°) cuando uno de estos vehículos es vendido a un tercero de buena fe. De esta manera, los fiscales deberán llevar a cabo un adecuado procedimiento de investigación, en base a la información que pueda proporcionar la unidad especializada de la PNP. Asimismo, considerando que la realidad supera a las normas existentes, es conveniente que los operadores de justicia alerten al legislador sobre la existencia de esta modalidad y se vea la posibilidad de introducirla dentro del Código Penal.

4.2 Análisis de factibilidad

Las normas como instrumentos a favor de la función policial

El Estado es la sociedad jurídicamente organizada; para llegar a este estadio es necesario que se dicten los dispositivos legales necesarios para que todos los actores, públicos y privados, conozcan cómo se pueden desenvolver y cuáles son las conductas que son sancionadas. Mientras no se dicten las normas jurídicas que dispongan el ordenamiento de la sociedad, se generarán espacios sin control que son aprovechadas por distintos actores negativos para obtener beneficios irregulares, uno de esos actores negativos es la delincuencia organizada. Para ello, se requiere que se dicten las normas adecuadas para el adecuado funcionamiento de las instituciones y la sociedad en su conjunto.

En el caso del presente proyecto de innovación, la PNP es una institución que combate la delincuencia en sus diferentes manifestaciones; para el cumplimiento de esa misión se hace imprescindible que el Estado la dote de herramientas suficientes que garanticen que se obtenga los fines primordiales de seguridad, tranquilidad y paz

social que debe de existir en un país para permitir que sus habitantes puedan alcanzar el bienestar y consoliden el proyecto de vida que se han propuesto. Una de esas herramientas es el marco legal que permita que la policía, a través de sus unidades especializadas, pueda desarrollar sus planes operativos para contrarrestar el accionar de la delincuencia.

Respecto a las funciones de la DIVPIRV

Para la adopción de estos nuevos procedimientos policiales de identificación vehicular, es conveniente que el personal de la DIVPIRV se encuentre capacitado para desarrollarlos e implementarlos. No se puede dejar de mencionar que los actuales procedimientos de identificación vehicular que utiliza la DIVPIRV han sido tomados como ejemplo por las policías de la región y han servido para combatir a la delincuencia en cada uno de sus países. En esta ocasión no puede ser la excepción, los peritos y especialistas de la DIVPIRV, al contar con la información necesaria y oportuna, podrán realizar la identificación de los vehículos sometidos a peritaje y que se encuentren como sospechosos de ser vehículos siniestrados.

El tiempo que se necesita para la implementación de estos nuevos procedimientos policiales de identificación vehicular, deberá ser el más corto posible, puesto que en los últimos tiempos se ha logrado determinar que la delincuencia organizada viene realizando mayor número de casos de “lavado” de vehículos de procedencia irregular utilizando a vehículos siniestrados. Es necesario que el Estado, a través de la DIVPIRV, contrarreste este tipo de delitos para que el público perciba que vienen desarrollando acciones policiales para contrarrestarlos.

De igual manera, es conveniente resaltar que estos procedimientos policiales de identificación vehicular tendrán los resultados que se busca, en la medida que se cuente con la información que proporcionen los otros actores, públicos y privados, lo que permitirá una mejor performance de la DIVPIRV. Para el efecto, se deberá actuar en el marco de la política pública de intercambio de información entre las instituciones, esto permitirá la conformación de una base de datos actualizada con información suficiente, no solo en el ámbito de los vehículos siniestrados, sino en todo lo relacionado a las diferentes modalidades de robo de vehículos.

La información generada por los diferentes actores debe ser compartida con la DIVPIRV en tiempo real, para que de esta manera se logre contar con información de calidad. Esta tarea de administrar la información proporcionada por los otros actores es de alta responsabilidad, por lo que la DIVPIRV deberá de capacitar al personal adecuado, en cantidad suficiente, para desempeñar esa función y evitar que haya fuga de información o se produzca la infidencia. Cuando se genere esta confianza entre instituciones, el intercambio de información será fluido y con la seguridad que no habrá vulneración de la reserva.

Las funciones de los actores

En el ámbito del robo de vehículos y modalidades conexas, como es el caso del uso de los vehículos siniestrados para legalizar a los vehículos con origen irregular, la norma vigente no estipula las funciones que los actores deben de cumplir; por lo tanto, es necesario que exista un adecuado marco jurídico en el que se definan las funciones de los diferentes actores, públicos y privados, con sus respectivas sanciones para aquellos que las incumplan. Este marco legal permitirá una importante generación de información para que la DIVPIRV, unidad especializada de la PNP, pueda implementar nuevos procedimientos policiales de identificación vehicular y de esta manera contrarrestar esta nueva modalidad delictiva.

Este marco normativo permitirá la optimización de los procedimientos policiales de identificación vehicular. Los procedimientos que hasta ahora existen solo se han centrado en las modalidades delictivas tradicionales de robo de vehículos; hasta el momento no se ha implementado ni desarrollado un procedimiento que incida directamente a los vehículos con procedencia irregular que se han legalizado utilizando a los vehículos siniestrados. Con el insumo información, la DIVPIRV se fortalecerá en el combate a la delincuencia de este tipo de delitos, debido a que innovará y fijará procedimientos que servirán para detectar las ilícitas actividades que emplea la delincuencia organizada.

4.3 Análisis de viabilidad

Respecto del presupuesto de la DIVPIRV

La implementación de los nuevos procedimientos policiales de identificación vehicular no significará un incremento del presupuesto de la DIVPIRV, puesto que en el organigrama de esta unidad especializada ya existe aquella que realiza los peritajes. Lo único que se debe de buscar es la capacitación y entrenamiento del personal de peritos, para que tengan un adecuado desempeño de sus funciones, incluyendo el nuevo procedimiento policial de identificación vehicular referido a vehículos siniestrados; esta capacitación y entrenamiento no requieren de un costo adicional. De igual manera, en la DIVPIRV ya existe una base de datos donde se incorpora la información relacionada al delito de robo de vehículos y conexos; en el presente caso, solo se deberá de establecer adecuadamente los procesos de recepción y administración de la información que proporcionen las empresas aseguradoras, la SUNAT y la SUNARP, lo que debe de ser de inmediata consulta y uso por parte de los peritos que llevan a cabo los procedimientos policiales de identificación policial.

Respecto del administrado

Este procedimiento policial de identificación vehicular sobre vehículos siniestrados no va a tener ningún costo adicional para el administrado, debido a que con el mismo costo del peritaje se incluye la identificación de vehículo siniestrado. En otras palabras, este procedimiento otorga mayor seguridad por igual costo. De igual manera, el proceso de retiro del vehículo del SNTT no tiene ningún costo adicional.

Por otro lado, este procedimiento policial no solo permite realizar un adecuado procedimiento policial de identificación vehicular, sino que también proporciona la garantía y seguridad a los usuarios de que los datos que se registran en el certificado correspondiente responden a la veracidad de la realidad. Este procedimiento que se refiere específicamente a la detección de los vehículos siniestrados que se utilizan para “lavar” vehículos con procedencia irregular, va a impedir que la delincuencia organizada pueda continuar con esta ilícita actividad y además brindará tranquilidad de la inversión que puedan hacer los potenciales compradores de vehículos y que pueden ser objeto de una estafa.

Respecto del sistema policial contra el robo de vehículos

Finalmente, es conveniente mencionar que el mejorar los procedimientos policiales de identificación vehicular, va a significar que todo el sistema de prevención e

investigación de robo de vehículos mejore, lo que finalmente va a reflejar superiores niveles de percepción de la población en la seguridad ciudadana del país. La ciudadanía confiará más en la función policial, puesto que serán notorias sus intervenciones destinadas a contrarrestar las actividades ilícitas de las organizaciones delictivas que buscan utilizar a los vehículos siniestrados para “lavar” vehículos con origen irregular.

Tabla No. 25.- Relación entre los factores de viabilidad y los costos que se producen con la implementación de la solución al problema

	Se incrementa el costo y crece el descontento	Se mantiene el costo igual y se mejora imagen policial	Se reduce el costo, pero no se obtienen resultados positivos
Respecto del presupuesto de la DIVPIRV		X	
Respecto de los administrados		X	
Respecto del sistema contra el robo de vehículos		X	

Conclusiones

1. En la DIVPIRV se llevan a cabo procedimientos policiales de identificación vehicular que se traducen en un certificado policial que debe contener datos fidedignos. Sin embargo, no se cuenta con un procedimiento de identificación vehicular para vehículos siniestrados.
2. Una de esas modalidades conexas con el robo de vehículos lo configura aquella en la que la delincuencia organizada utiliza a los vehículos siniestrados para “lavar” vehículos que tienen origen irregular. Los vehículos que tienen origen irregular, para este proyecto, lo conforman los que provienen del robo, que tienen problema en el proceso de importación o se encuentran con requisitoria judicial.
3. El estudio llegó a determinar que entre las causas que contribuyen a que exista este problema, tenemos: los vacíos jurídicos, los procedimientos policiales incompletos de identificación vehicular, el limitado intercambio de información entre entidades del Estado, falta de registro de vehículos siniestrados y la innovación delictiva.
4. En lo que se refiere a los vacíos jurídicos, la normativa existente no determina las funciones específicas que deben de cumplir los diferentes actores, las pocas actuaciones acotadas se realizan de manera discrecional y tampoco se establecen sanciones para el incumplimiento.
5. La condición de siniestrado se determina cuando el vehículo ha sufrido un deterioro significativo en alguno de sus sistemas. Sin embargo, los actores públicos y privados no cumplen sus funciones. Esta situación no genera la información suficiente para que la DIVPIRV pueda llevar a cabo un procedimiento adecuado de identificación vehicular en el caso de vehículos siniestrados.

6. Las organizaciones criminales, que aprovechan las deficiencias en el tratamiento de los vehículos siniestrados, emplean esta modalidad para “lavar” vehículos con origen irregular, puesto que les reporta muchos ingresos económicos.
7. La solución propuesta para este proyecto de innovación radica en acotar las funciones que deben de cumplir los diferentes actores, públicos y privados, las sanciones que se deben de imponer en caso de incumplirlas. El cumplimiento de estas funciones generará una serie de informaciones de vital importancia para la implementación de nuevos procedimientos policiales de identificación vehicular.
8. La información generada por los diferentes actores debe ser recibida y administrada por la DIVPIRV y le servirá para implementar nuevos procedimientos policiales de identificación vehicular, específicamente dirigidos a contrarrestar esta modalidad delictiva.
9. Asimismo, la DIVPIRV debe de acondicionar adecuadamente su base de datos para recibir la información generada. Esto obliga a que cuando se tenga la información de la identificación de un vehículo siniestrado, se cuente con un nuevo procedimiento que garantice que se emitan los certificados correspondientes reflejando información fidedigna.
10. Si bien en el extranjero no se han presentado casos idénticos del uso de vehículos siniestrados, se tiene información que existen modalidades delictivas que guardan estrecha relación con este caso; para la solución de casos en México, Colombia y Ecuador, se han desarrollado soluciones parecidas a las planteadas en el presente proyecto: innovación normativa, base de datos actualizada, interrelación con otras instituciones del Estado, etc.

11. La solución propuesta responde a los criterios de deseabilidad, factibilidad y viabilidad, donde se satisface el deseo de los ciudadanos de tener una mejor percepción de seguridad ciudadana, basada en el servicio que le brinda la PNP, a través de la DIVPIRV, teniendo como base las informaciones que deben ser proporcionadas por las entidades públicas y privadas que participan en el problema, lo que permitirá tener nuevos procedimientos policiales de identificación vehicular. No genera ningún costo adicional y, por el contrario, genera una sensación de igualdad entre los diferentes usuarios que usan los servicios de las empresas aseguradoras.



Anexos

ANEXO 01: Descripción del espacio de la política: tema de interés, intervenciones relacionadas, cadenas de valor de las intervenciones relacionadas y ubicación del problema

La inseguridad ciudadana es uno de los asuntos de mayor importancia para la población en el Perú. Según el (INEI, 2019), la corrupción ocupa el primer lugar, como el principal problema del país con 53,0%; la inseguridad ciudadana ocupa el segundo puesto con 30,7%.

Tabla No. 26.- Cuadro de hechos delictivos en el Perú – 2019

Modalidad	%
Intento o robo de cartera, dinero o celular	59,0
Estafa	16,7
Amenazas e intimidaciones	8,2
Agresión sexual	7,6
Intento o robo de vehículos	3,1
Robo de negocio	2,2
Secuestro y extorsión	1,2
Otros	2,0
Total	100,0

Elaboración propia con información de INEI 2019

Los asaltos y los robos se han manifestado en todos los distritos de las diferentes grandes ciudades del país; en Lima han cobrado mayor cobertura periodística los ilícitos que se producen en los lugares más acomodados de la capital. Sin embargo, todos los estratos sociales se sienten inseguros ante la ola de criminalidad, que se ha visto incrementada significativamente con la presencia de extranjeros (venezolanos, colombianos, etc.).

Considerando que el parque automotor nacional se ha incrementado significativamente, debido al repunte de la economía nacional, la delincuencia

organizada ha centrado su accionar en el robo de vehículos o autopartes o delitos conexos, especialmente en los vehículos de alta gama.

Tabla No. 27.- Parque automotor debidamente inscrito en la SUNARP en el período 2011 – 2018

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1'979,865	2'137,837	2'287,875	2'423,696	2'544,133	2'661,719	2'786,101	2'894,327

Elaboración propia con información proporcionada por MTC y SUNARP

El robo de vehículos es una de las actividades ilícitas preferidas por los delincuentes en el país, debido a que le genera significativos ingresos económicos. Inicialmente, los vehículos eran robados con la finalidad de “descuartizarlos” y vender sus autopartes de manera individualizada; incluso, se había llegado al extremo de robar a pedido, es decir se robaba un vehículo para satisfacer la demanda de alguna persona que necesitaba tal o cual autoparte. Posteriormente, se robaba los vehículos para solicitar recompensa a sus propietarios. Luego, se robaba un vehículo y era “clonado” con las placas de circulación de otro vehículo; el vehículo clonado era utilizado para llevar a cabo otros ilícitos (secuestros, extorsiones, robos, coches bomba, etc.). Sin embargo, como todo tiende a cambiar, los delincuentes han modificado la forma de obtener otros ingresos a base de vehículos siniestrados.

En contrapartida, el Estado cuenta con organizaciones que se encargan de combatir a la delincuencia y generar en la ciudadanía un clima de paz social para el cumplimiento de sus objetivos. En el presente caso es la Policía Nacional del Perú (PNP), que para el cumplimiento de su finalidad fundamental ha sido estructurada en diferentes unidades especializadas, que desarrollan una serie de acciones, preventivas y operativas, que le permiten cumplir con los objetivos institucionales. Una de esas unidades especializadas es la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV), que se encarga de prevenir e investigar las diferentes modalidades de robo de vehículos. Esta unidad, a la que antiguamente se la conocía como DIROVE, cuenta con subunidades a nivel nacional, que tienen el encargo de esta función.

Si bien existe una importante labor de la DIVPIRV, la labor policial no ha podido resolver una gran cantidad de casos de vehículos que han sido robados. Esta situación, entre otros, se debe a que la delincuencia organizada innova sus ilícitos procedimientos para evadir a la acción de la justicia. Este es uno de los motivos por los cuales la confianza de la ciudadanía, en instituciones como la policía, vea afectada su aceptación y credibilidad; en la publicación Latinobarómetro (Informe 2018, 2019), se obtuvo el resultado que la población del Perú confiaba solo en un 32% en la PNP. Es decir, de cada 3 personas solo 1 cree que la institución policial está desarrollando adecuados planes operativos para proteger el patrimonio público y privado. Este resultado ubica al país por debajo de la línea de la mitad de los países consultados en la región de Latinoamérica.

Las funciones de la DIVPIRV se resumen en prevención e investigación de robo de delitos y autopartes, así como delitos conexos (estafa, contra la fe pública, etc.). Para estas grandes líneas de trabajo se realizan actividades de patrullaje, peritaje de identificación vehicular, investigación especial, informática, estadística, etc. Estas actividades se complementan unas a otras y el personal policial intercambia constantemente de información para realizar mejor su trabajo. Además, los policías que prestan servicio en esta unidad especializada cuentan con una preparación adecuada y tienen la experiencia necesaria para desarrollar su labor funcional. Desde su creación, la DIVPIRV ha demostrado eficacia al haber desarticulado una gran cantidad de bandas criminales; asimismo, se ha recuperado un significativo número de vehículos. Sin embargo, los resultados serían mejores si se contara con la información suficiente para la toma de decisiones en cada una de las actividades descritas.

Tabla No. 28.- Vehículos robados y recuperados por la PNP, período 2011 – 2018, a nivel nacional

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ROBADOS	15881	16357	18927	17988	16501	17544	18106	19084
RECUPERADOS	11736	11597	11202	11955	12629	12991	12676	14865

Elaboración propia con información proporcionada por DIVPIRV

El tema de interés del presente proyecto de innovación, lo constituye la facilidad que tienen la delincuencia organizada para “lavar” vehículos con origen irregular (robados, con problemas de importación o con requisitoria judicial), suplantando la identidad de vehículos siniestrados (utilizando las placas de circulación vehicular) que no fueron eliminadas del Sistema Nacional de Transporte Terrestre; situación que se ve agravada cuando personal de la DIVPIRV emite un Certificado de Policial de Identificación Vehicular de estos vehículos (CPIV), que no contiene datos que corresponden a la verdad de los hechos. Estos vehículos que han sido “lavados” por la delincuencia organizada se encuentran circulando sin ningún problema, inclusive pueden ser objeto de venta, servir como prenda, etc., lo que genera un clima de intranquilidad e inseguridad para este sector importante de la sociedad y economía del país.

La función del personal de peritos de la DIVPIRV, para llevar a cabo mejor su trabajo, se ve respaldada si cuenta con la mayor cantidad de información posible del vehículo que es sometido al peritaje de identificación. En ese sentido, las empresas aseguradoras de vehículos, según la norma, tienen la obligación de remitir a la DIVPIRV información sobre vehículos siniestrados, pero al no existir una sanción sobre el particular, queda a discrecionalidad esta obligación. Si el personal de peritos conociera la condición de siniestrado de vehículo, adoptaría una revisión más exhaustiva de las diferentes partes del vehículo. Esta información se podría complementar con la información que provenga de la SUNARP y SUNAT; la primera cuenta con información de vehículos de segundo uso inmatriculados y la segunda conoce sobre los vehículos importados.

Tabla No. 29.- Vehículos recuperados por la DIVPIRV que tenían identidad suplantada de vehículos siniestrados, período 2015 – 2019

AÑO	CANTIDAD
2015	07
2016	15
2017	09
2018	00
2019	51
TOTAL	82

Elaboración propia con información de DIVPIRV

Como se puede apreciar, este tipo de recuperaciones es muy limitado; se dieron en el proceso de investigación que se llevó a cabo en la DIVPIRV. En estos casos no se solicitó la participación de esta unidad especializada en lo referente a la práctica de los peritajes de identificación. Hubiese sido una situación muy grave que los peritos de la DIVPIRV hubiesen participado en estos casos emitiendo los certificados de identificación vehicular correspondientes.

Cadena de valor

La cadena de valor se inicia con **los insumos** que se traducen en la norma vigente que dicta las medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes; el accionar que tienen las empresas de seguro vehicular, el accionar de las entidades del Estado, cómo son aprovechados los “vacíos jurídicos” de la norma por la delincuencia organizada y que sirve para “lavar” vehículos que tienen origen irregular, así como el procedimiento actual del personal policial que realiza peritajes policiales; **el proceso** sirve para determinar los procedimientos que utiliza la unidad especializada de la PNP y el accionar de los otros actores, lo que va a impedir que la delincuencia utilice a los vehículos siniestrados para “lavar” vehículos con procedencia irregular; **el producto** será la determinación de la condición de los vehículos siniestrados, cómo deben ser retirados del Sistema Nacional de Tránsito Vehicular, cómo deben ser peritados y finalmente lo que sucede al momento de ser detectados; y como **resultado** se obtendrá confianza en la ciudadanía al adquirir un vehículo de segundo uso; dificultad a la delincuencia para utilizar esta modalidad; y, un mejor desempeño de la de la unidad especializada de la PNP. **(ANEXO 01)**

Los productos que se busca lograr con el presente proyecto de innovación son:

- ✓ Que los vehículos que han sido declarados siniestrados, sean comunicados inmediatamente a la DIVPIRV, permitiendo que el personal de peritos cuente con la información necesaria al momento de realizar la identificación vehicular, lo que redundará en un procedimiento más detallado al realizar el peritaje.

- ✓ Que los vehículos que han sido declarados siniestrados, sean retirados del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT). Este trámite deberá realizarse por los propietarios, antes que las Empresas Aseguradoras de Vehículos procedan a la indemnización del vehículo. Este procedimiento debe concluir con el internamiento de las placas de circulación vehicular.
- ✓ Que los vehículos sometidos a la identificación vehicular (peritaje), sean sometidos a los procedimientos más detallados y completos posibles, que permitan la obtención de los datos reales y objetivos, garantizando la emisión de los Certificados Policiales de Identificación Vehicular veraces.
- ✓ Que los vehículos que son producto de suplantación de identidad vehicular, sean detectados al momento de ser sometidos al peritaje de identificación vehicular. Este logro estará en directa proporción de la información que proporcionen los diferentes actores y con la que deben contar los peritos.

Para lograr la realización de cada uno de los productos, se deben de realizar una serie de acciones, como son:

Para el primer producto, se deben realizar las siguientes acciones: la determinación de la condición de siniestrado debe de realizarse por un perito policial; esta condición debe inmediatamente ser comunicada a la DIVPIRV.

Para el segundo producto, se deben realizar las siguientes acciones: el propietario, bajo sanción de multa, deberá efectuar la cancelación de la partida registral en la SUNARP. Con la constancia del cierre de la partida registral, recién se procederá a la indemnización del vehículo por parte de la empresa aseguradora.

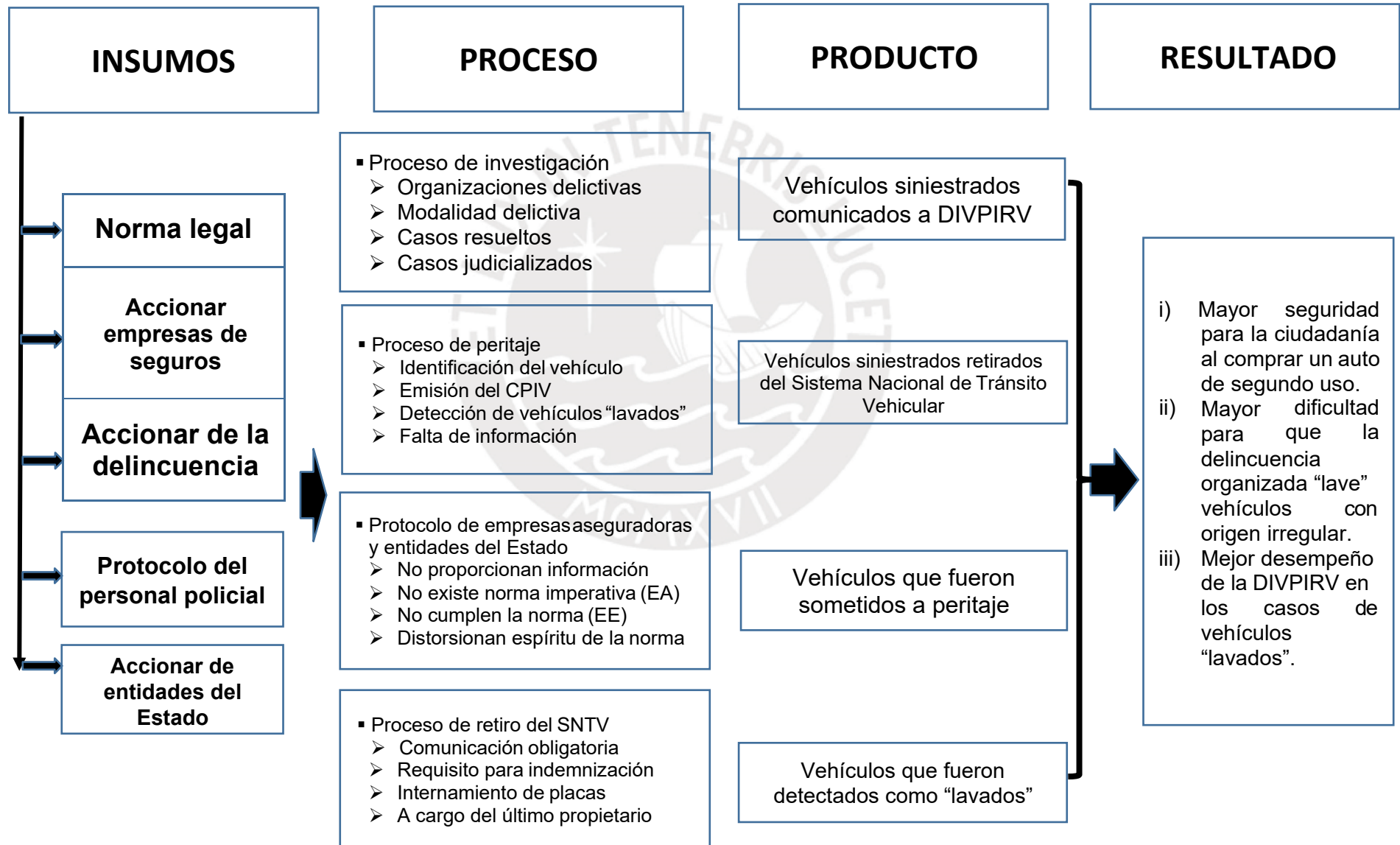
Para el tercer producto, se deben realizar las siguientes acciones: para realizar las labores de identificación vehicular, los peritos deben consultar la base de datos de la

DIVPIRV, la cual debe contar con la información de todos los actores (públicos y privados); realizar labores de identificación vehicular con mayor detalle.

Para el cuarto producto, se deben de realizar las siguientes acciones: comunicación al Ministerio Público y labores de investigación.



LIMITADO ACCIONAR POLICIAL DE LA DIVPIRV – PNP, PARA IMPEDIR QUE LA DELINCUENCIA ORGANIZADA “LAVADO DE VEHÍCULOS” CON ORIGEN IRREGULAR, UTILIZANDO VEHÍCULOS SINIESTRADOS, EN LA CIUDAD DE LIMA, PERÍODO 2015 - 2019



Anexo 2.- Herramientas para el recojo de información sobre causas y efectos que se presentan con motivo del “lavado de vehículos” con origen irregular, utilizando vehículos siniestrados

PLIEGO DE PREGUNTAS PARA EL JEFE DE LA DIVPIRV

1. ¿Dónde presta servicios?
2. ¿Qué tiempo tiene en esta función?
3. ¿Cuáles son las funciones que realiza?
4. ¿La base de datos con la que cuenta la DIVPIRV tiene toda la información que le permita realizar una buena gestión?
5. ¿Cómo se alimenta la base de datos de la DIVPIRV?
6. ¿Recibe información de todas las entidades, públicas y privadas, que cuenten con información de importancia para la DIVPIRV?
7. ¿Considera que existen algunos “vacíos legales” en la norma vigente que obligue a que todas las entidades relacionadas a vehículos informe a la DIVPIRV sobre asuntos de importancia que ayuden a la función policial?
8. ¿Recibe información de la SUNAT referida a la importación de vehículos de segundo uso?
9. ¿Recibe información de SUNARP sobre la inmatriculación de los vehículos?
10. ¿Recibe información de las empresas aseguradoras referida a los vehículos con la condición de siniestrados?
11. ¿Considera que la firma de convenios con las entidades del Estado, que cuenten con información relacionada a vehículos, ayudaría a la función de la DIVPIRV?
12. ¿Considera que se viene dando cumplimiento a la Ley de Modernización de Estado, que indica que debe existir interoperatividad de las bases de datos de las entidades del Estado?
13. ¿Se debería actualizar la el Decreto Legislativo No. 1214 y su reglamento, considerando todos los supuestos que pueden ser aprovechados por la delincuencia organizada para cometer ilícitos relacionados a uso de vehículos siniestrados?
14. ¿Considera que la delincuencia conserva las mismas modalidades delictivas respecto de este tipo de delitos?
15. ¿Considera que la delincuencia organizada puede aprovechar la condición de vehículos siniestrados, para cometer el “lavado” de vehículos con origen irregular?
16. ¿En su gestión u otra, se ha presentado algún caso de “lavado” de vehículos con origen irregular aprovechado vehículos con la condición de siniestrado?
17. ¿Considera que la DIVPIRV cuenta con toda la información de un vehículo para llevar a cabo un peritaje de identificación vehicular?
18. ¿Cómo mejoraría el peritaje que realiza el personal policial al contar con toda la información posible sobre la identificación vehicular?
19. ¿En qué ayudaría saber que el vehículo al que se le realiza el peritaje tiene la condición de siniestrado?

20. ¿Considera que la DIVPIRV debe contar con mayor cantidad de personal policial que tenga acceso a su base de datos?
21. ¿Cómo cree que reaccionaría la ciudadanía al saber que la DIVPIRV ha efectuado un peritaje que “legalizó” un vehículo con origen irregular?

PLIEGO DE PREGUNTAS PARA LOS EX JEFE DE LA DIVPIRV

01. ¿En qué tiempo fue jefe de la DIVPIRV PNP?
02. ¿Cuánto tiempo fue jefe de la DIVPIRV PNP?
03. ¿Cuáles eran las principales funciones que realizaba la DIVPIRV mientras usted era el jefe?
04. ¿Las modalidades delictivas, relacionadas al robo de vehículos y otros delitos conexos, eran las mismas que las de ahora?
05. ¿La base de datos con la que contaba la DIVPIRV tenía toda la información que le permitía realizar una buena gestión?
06. ¿Cómo se alimentaba la base de datos de la DIVPIRV?
07. ¿Recibía información de todas las entidades, públicas y privadas, que contaban con información de importancia para la DIVPIRV?
08. ¿Considera que existen algunos “vacíos legales” en la norma vigente que obligue a que todas las entidades relacionadas a vehículos informe a la DIVPIRV sobre asuntos de importancia que ayuden a la función policial?
09. ¿Considera que la firma de convenios con las entidades del Estado, que cuenten con información relacionada a vehículos, ayudaría a la función de la DIVPIRV?
10. ¿Considera que se viene dando cumplimiento a la Ley de Modernización de Estado, que estipula que debe existir interoperatividad de las bases de datos de las entidades del Estado?
11. ¿Se debería actualizar la el Decreto Legislativo No. 1214 y su reglamento, considerando todos los supuestos que pueden ser aprovechados por la delincuencia organizada para cometer ilícitos relacionados a uso de vehículos siniestrados?
12. ¿Considera que la delincuencia conserva las mismas modalidades delictivas respecto de este tipo de delitos al momento que era jefe de la DIVPIRV?
13. ¿Considera que la delincuencia organizada puede aprovechar la condición de vehículos siniestrados, para cometer el “lavado” de vehículos con origen irregular?
14. ¿En su gestión u otra, se ha presentado algún caso de “lavado” de vehículos con origen irregular aprovechado vehículos con la condición de siniestrado?
15. ¿Considera que la DIVPIRV cuenta con toda la información de un vehículo para llevar a cabo un peritaje de identificación vehicular?
16. ¿Cómo mejoraría el peritaje que realiza el personal policial al contar con toda la información posible sobre la identificación vehicular?
17. ¿En qué ayudaría saber que el vehículo al que se le realiza el peritaje tiene la condición de siniestrado?

18. ¿Considera que la DIVPIRV debe contar con mayor cantidad de personal policial que tenga acceso a su base de datos?
19. ¿Cómo cree que reaccionaría la ciudadanía al saber que la DIVPIRV ha efectuado un peritaje que “legalizó” un vehículo con origen irregular?

PLIEGO DE PREGUNTAS PARA EL PERSONAL ADMINISTRATIVO (BASE DE DATOS) DE LA DIVPIRV

01. ¿Dónde presta servicios?
02. ¿Qué tiempo tiene en esta función?
03. ¿Cuáles son las funciones que realiza?
04. ¿La base de datos con la que cuenta la DIVPIRV tiene toda la información requerida sobre los vehículos que circulan en el país?
05. ¿Cómo se alimenta la base de datos de la DIVPIRV?
06. ¿Recibe información de todas las entidades, públicas y privadas, que cuenten con información de importancia para la DIVPIRV?
07. ¿Cree que la norma vigente obligue a que todas las entidades relacionadas a vehículos informe a la DIVPIRV sobre asuntos de importancia que ayuden a la función policial?
08. ¿Recibe información de la SUNAT referida a la importación de vehículos de segundo uso?
09. ¿Recibe información de las empresas aseguradoras referida a los vehículos siniestrados?
10. ¿Se debería actualizar la norma, considerando todos los supuestos que pueden ser aprovechados por la delincuencia organizada para cometer ilícitos relacionados a uso de vehículos siniestrados?
11. ¿Considera que a través del tiempo se conserva las modalidades delictivas referidas a este ilícito penal?
12. ¿Considera que la delincuencia organizada puede aprovechar la condición de vehículos siniestrados, para cometer el “lavado” de vehículos con origen irregular?
13. ¿Considera que la DIVPIRV cuenta con toda la información de un vehículo para llevar a cabo un peritaje de identificación vehicular?
14. ¿Cree usted que el perito debería conocer que el vehículo al que le realiza el peritaje de identificación vehicular es un vehículo que tiene la condición de siniestrado?
15. ¿Considera que una base de datos con suficiente información puede ayudar a realizar con mayor confianza un peritaje de identificación vehicular?
16. ¿En qué ayudaría saber que el vehículo al que se le realiza el peritaje tiene la condición de siniestrado?
17. ¿Considera que la delincuencia organizada pueda utilizar a los vehículos con condición de siniestrados para cometer algún ilícito relacionado con el “lavado” de vehículos con origen irregular?
18. ¿Existe algún convenio vigente con la SUNARP para llevar a cabo consultas en tiempo real sobre la situación de los vehículos?

19. ¿Recibe información de la SUNARP o existe posibilidad de consulta sobre la situación de los vehículos?
20. ¿Considera que la DIVPIRV debe contar con mayor cantidad de personal policial que tenga acceso a su base de datos?
21. ¿Cómo cree que reaccionaría la ciudadanía al saber que la DIVPIRV ha efectuado un peritaje que “legalizó” un vehículo con origen irregular?

PLIEGO DE PREGUNTAS PARA PERSONAL DE PERITOS DE LA DIVPIRV

01. ¿Dónde presta servicios?
02. ¿Qué tiempo tiene en esta función?
03. ¿Ha sido capacitado para realizar esta función?
04. ¿Tiene la condición de perito?
05. ¿Cree que los procedimientos que utiliza para llevar a cabo los peritajes de identificación vehicular son los únicos o cree que puede existir otros?
06. ¿Cuenta con toda la información de un vehículo para llevar a cabo un peritaje de identificación vehicular?
07. ¿Cree usted que debería conocer que el vehículo al que le realiza el peritaje de identificación vehicular es un vehículo que tiene la condición de siniestrado?
08. De ser afirmativa su respuesta, ¿por qué cree que ayudaría esta información?
09. ¿Existe en la DIVPIRV alguna base de datos donde consultar sobre la situación de un vehículo?
10. ¿Cree que una base de datos con buena información puede ayudar a realizar con mayor confianza un peritaje de identificación vehicular?
11. ¿En qué ayudaría saber que el saber que el vehículo al que se le realiza el peritaje tiene la condición de siniestrado?
12. ¿Cree que la delincuencia organizada ya ha realizado todas las formas para eludir la identificación vehicular o es posible que innove nuevas formas?
13. ¿Considera que la delincuencia organizada pueda utilizar a los vehículos con condición de siniestrados para cometer algún ilícito relacionado con la identificación vehicular?
14. ¿Considera usted posible que la delincuencia organizada pueda “lavar” vehículos con origen irregular?
15. ¿Ha realizado peritajes de identificación vehicular en vehículos siniestrados?
16. ¿Ha tenido algún problema relacionado a algún peritaje realizado?
17. ¿Cómo reaccionaría al saber que no ha realizado adecuadamente un peritaje de identificación vehicular en un vehículo siniestrado?
18. ¿Cómo cree que reaccionaría la ciudadanía al saber que la DIVPIRV ha efectuado un peritaje que “legaliza” el origen de vehículos irregulares?
19. ¿Considera que la DIVPIRV debería implementar una base de datos con toda la información de los vehículos a los que se realiza el peritaje de identificación vehicular, en la cual se incluya toda la información de las entidades comprometidas (SUNAT, SUNARP)?

20. ¿Cuáles son los procedimientos que utiliza para llevar a cabo la identificación vehicular? Favor de explicar con detalle.
21. ¿Qué validación se ha utilizado para los procedimientos que emplea en la identificación vehicular?
22. ¿Cuánto tiempo se vienen utilizando estos procedimientos de identificación vehicular?
23. ¿Sabe si estos procedimientos de identificación vehicular se han ido perfeccionando con el paso del tiempo?
24. ¿Sabe si estos procedimientos se utilizan en el extranjero?
25. ¿Utiliza algún tipo de bibliografía para sostener las pericias que realiza en identificación vehicular?
26. ¿Ha tenido la oportunidad de ratificar su pericia ante autoridad judicial o fiscal o conoce si algún perito ha sido llamado para esta situación?
27. ¿Podría existir la posibilidad que la delincuencia organizada utilice algún procedimiento nuevo para neutralizar la pericia que se realiza en la DIVPIRV?

Anexo 3.- Herramientas de recojo de información para la arquitectura del problema

Número	Herramienta
01	Revisión de la legislación relacionada a esta modalidad delictiva y delitos conexos.
02	Entrevistas a expertos (ex directores, ex peritos, director, peritos, investigadores, etc.)
03	Revisión de estadísticas (DIVPIRV, INEI, ARAPER, etc.)
04	Consultas a otras fuentes de datos (ensayos, artículos periodísticos, etc.)

Anexo 4.- Herramientas de recojo de información para las causas del problema

Número	Herramienta
01	Revisión de la legislación relacionada a esta modalidad delictiva y delitos conexos.
02	Entrevistas a expertos (ex directores, ex peritos, director, peritos, investigadores, etc.)
03	Revisión de estadísticas (DIVPIRV, INEI, ARAPER, etc.)
04	Consultas a otras fuentes de datos (ensayos, artículos periodísticos, etc.)

Anexo 5.- Herramientas de recojo de información para el testeo del prototipo

Número	Herramienta
01	Revisión de la legislación relacionada a esta modalidad delictiva y delitos conexos.
02	Entrevistas a expertos (ex directores, ex peritos, director, peritos, investigadores, etc.)
03	Revisión de estadísticas (DIVPIRV, INEI, ARAPER, etc.)
04	Consultas a otras fuentes de datos (ensayos, artículos periodísticos, etc.)
05	Entrevistas a otros actores del problema (aseguradoras, SUNAT, SUNARP)
06	Percepciones de la opinión pública (víctimas de robo de vehículos, periodismo, etc.)
07	Revisión de modalidades delictivas, estudio comparativo.

Anexo 6.- Elementos adicionales para comprender el prototipo final de innovación.

Número	Elementos adicionales
01	Intereses de las aseguradoras
02	Interoperabilidad de instituciones del Estado.
03	Prestigio de la DIVPIRV



Bibliografía

- Acuerdo Nacional. (2002). *Políticas de Estado del Acuerdo Nacional*. Lima: Acuerdo Nacional.
- Basterra, M. (2000). *El problema de las lagunas en el Derecho*. Obtenido de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/17178>
- Bernal, C. (2018). Mutaciones de la criminalidad colombiana en la era del postconflicto. *Utopía y praxis latinoamericana*, Vol. 23, Sup. 1. Zulia, Colombia: Universidad del Zulia.
- Castro, E. (Setiembre de 2015). Argumentación jurídica sobre la tipificación de la clonación vehicular como delito contra la propiedad y la seguridad jurídica. *Tesis*. Tulcán, Ecuador.
- CEPLAN. (2011). *Plan Bicentenario. El Perú hacia el 2021*. Lima: CEPLAN.
- Congreso Constituyente . (1993). *Constitución Política del Perú*. Lima: Congreso de la República.
- Congreso de la República. (2016). *Ley de la PNP*.
- DIROVE PNP. (1995). *Procedimientos de Identificación Vehicular*. Lima, Lima, Perú.
- INEI. (2019). *Sistema Integrado de Estadísticas de la Criminalidad y Seguridad Ciudadana*. Lima: INEI.
- Informe 2018. (2019). *file:///C:/Users/User/Downloads/INFORME_2018_LATINOBAROMETRO.pdf*.
- Mejía, M. (2018). *La interoperabilidad como solución en la eficiencia en los servicios del Estado peruano para los ciudadanos*. Lima: Universidad San Ignacio de Loyola.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (07 de Octubre de 2003). *Reglamento Nacional de Vehículos*. Lima, Lima, Perú: Congreso de la República.
- Ministerio del Interior. (15 de Octubre de 2017). *Reglamento del Decreto Legislativo No. 1267 - Ley de la PNP*. Lima, Lima, Perú: Congreso de la República.
- Ministerio del Interior. (10 de Julio de 2019). *Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo No. 1214, que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes*. Lima, Lima, Perú.
- Norza-Céspedes, E., & Otros. (14 de Mayo de 2013). *Hurto de automotores y estrategias contra el delito: una mirada desde la academia, el victimario y la Policía*. Bogotá, Colombia.
- Ortegón, E. (2008). *Guía sobre diseño y gestión de la política pública*. Bogotá: Organización del Convenio Andrés Bello.

- Poder Legislativo. (2015 de Setiembre de 2015). Decreto Legislativo que dicta medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos automotores y autopartes. Lima, Lima, Perú: Congreso de la República.
- Reyes, J. (23 de Diciembre de 2016). Propuesta de creación de un Plan Integral para la disminución de robo de vehículos. *Proyecto de Investigación*. Quito, Quito, Ecuador: Universidad San Francisco de Quito.
- Reyes, J. (2016). *Propuesta de creación de un Plan Integral para la disminución de robo de vehículos*. Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- Soto, R. (2020). *La negativa de la cobertura de los seguros vehiculares, a propósito de la falta de registro de las unidades siniestradas*. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Torres, A. (2019). *Introducción al Derecho - Teoría General del Derecho*. Lima: Instituto Pacífico.
- Torres-Vásquez, H. (2013). *La delincuencia organizada trasnacional en Colombia*. Cundinamarca: Dikaion.
- Vilalta, C. (2011). *El robo de vehículos en la ciudad de México. Patrones espaciales y series de tiempo*. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-10792011000100003
- Yovera, J. (2018). *Mejora de la gestión del Certificado de Identificación Vehicular, para enfrentar el delito de Estafa en la compraventa de vehículos de segundo uso*. Lima: PUCP.
- Zapata, J. (2017). *Implatación de una norma jurídica e implementación de canales virtuales para enfrentar el problema de alta incidencia del delito Contra a Fe Pública (falsedad genérica en la modalidad de suplantación de identidad vehicular - "clonación" de vehículos)*. Lima: PUCP.