

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

Escuela de Posgrado



Interoperatividad pública y privada en el AIJCH frente a los actos de interferencia ilícita y al tráfico ilícito de drogas para mejorar la efectividad del servicio de interdicción a cargo de la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú, en el aeropuerto internacional Jorge Chávez (2018-2023)

Trabajo de Investigación para obtener el grado académico de Maestro
en Gobierno y Políticas Públicas
que presenta:

Alejandro Carlos Miranda Fajardo
Jhonny Pedro Rolando Valderrama

Asesor:

Leonidas Lucas Ramos Morales

Lima, 2024

Informe de similitud

Yo, Leonidas Lucas Ramos Morales, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor del Trabajo de Investigación: “Interoperatividad pública y privada en el AIJCH frente a los actos de interferencia ilícita y al tráfico ilícito de drogas para mejorar la efectividad del servicio de interdicción a cargo de la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú, en el aeropuerto internacional Jorge Chávez (2018-2023)”, de los autores: Alejandro Carlos Miranda Fajardo y Jhonny Pedro Rolando Valderrama; dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 16%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 06/05/2024.
- He revisado con detalle dicho reporte y el Trabajo de Investigación y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 22 de Mayo del 2024

Apellidos y nombres del asesor: <u>Ramos Morales Leonidas Lucas</u>	
DNI: 44385069	Firma: 
ORCID: 0000-0001-9285-2953	

Resumen

El aeropuerto internacional Jorge Chávez es uno de los lugares elegidos por la criminalidad para exportar el clorhidrato de cocaína producido en Perú como segundo mayor productor mundial de esta droga. Los decomisos que en Perú se efectúan de esta droga son abismalmente inferiores a los que realizan sus similares de Colombia, pese a que produce el 42.6% respecto a este país vecino y primer productor. Por lo que el presente proyecto enfoca los escasos resultados del servicio de interdicción del tráfico ilícito de drogas a cargo de la Dirección Antidrogas de la PNP el aeropuerto internacional Jorge Chávez; encontrándose entre las principales causas de este problema las zonas de seguridad restringida para este personal policial e inexistencia de control antidrogas en los accesos a rampa, así como la deficiente gestión de los organismos estatales que operan en el aeropuerto. Conocidas las causas se genera una solución innovadora denominada “Interoperatividad pública y privada en el aeropuerto internacional Jorge Chávez frente a los actos de interferencia ilícita y al tráfico ilícito de drogas” que debe implementarse integrando los intereses y acordando entre las entidades del Estado y los organismos privados que operan en el aeropuerto, trabajar de manera conjunta y articulada con el objetivo de evitar cualquier acto de interferencia ilícita y el tráfico ilícito de drogas; lo que promoverá un comercio internacional y tráfico de pasajeros seguro y fluido, con el consecuente incremento de la sensación de seguridad en las operaciones aéreas y la confianza en la policía.

Palabras clave: control antidrogas, decomiso, interferencia ilícita, interoperatividad, zona de seguridad restringida

Abstract

The Jorge Chávez international airport is one of the places chosen by criminals to export cocaine hydrochloride produced in Peru as the world's second largest producer of this drug. The seizures made of this drug in Peru are abysmally lower than those made by its counterparts in Colombia, despite the fact that it produces 42.6% compared to this neighboring country and leading producer. Therefore, this project focuses on the poor results of the illicit drug trafficking interdiction service carried out by the Anti-Drug Directorate of the PNP at the Jorge Chávez International Airport; among the main causes of this problem are the restricted security zones for these police personnel and the lack of anti-drug control at ramp accesses, as well as the poor management of the state agencies that operate at the airport. Once the causes are known, an innovative solution called “Public and private interoperability at the Jorge Chávez international airport against acts of illicit interference and illicit drug trafficking” is generated, which must be implemented by integrating the interests and agreeing between the State entities and the private organizations that operate at the airport, work jointly and articulately with the objective of avoiding any act of illicit interference and illicit drug trafficking; which will promote safe and fluid international trade and passenger traffic, with the consequent increase in the feeling of security in air operations and confidence in the police.

Keywords: anti-drug control, seizure, illicit interference, interoperability, restricted security zone

ÍNDICE

CARÁTULA	I
INFORME DE SIMILITUD.....	II
RESUMEN.....	III
ABSTRACT.....	IV
ÍNDICE	V
ÍNDICE DE TABLAS.....	IX
ÍNDICE DE FIGURAS.....	X
INTRODUCCIÓN	12
CAPÍTULO I: DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	15
1.1. Redacción formal del problema.....	15
1.2. Marco conceptual del problema.....	16
1.2.1. Interdicción	16
1.2.2. Resultado.....	18
1.2.3. Servicio público	19
1.2.4. Tráfico ilícito de drogas	20
1.2.5. Interoperatividad pública y privada.....	20
1.2.6. Efectividad	21
1.3. Arquitectura del problema.....	22
1.3.1. Dimensión 1: Infraestructura y la capacidad operativa del aeropuerto internacional Jorge Chávez.....	22
1.3.2. Dimensión 2: Procesos para la detección del TID en el AIJCH.....	26
1.3.3. Dimensión 3: Actores estatales y privados dentro del AIJCH, involucrados en la detección del TID.....	30
1.3.4. Dimensión 4: Dinámicas o modalidades del TID en el AIJCH.....	34

1.3.5.	Dimensión 5: Resultados de la interdicción al TID en el AIJCH.....	36
1.4.	Marco normativo e institucional.....	39
1.4.1.	Marco normativo.....	39
1.4.2.	Marco institucional.....	41
1.4.3.	Políticas públicas	41
CAPÍTULO II: CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO		43
2.1.	Marco teórico causal.....	43
2.1.1.	Causa 1. Incremento de plantaciones de coca y de la producción de clorhidrato de cocaína, que convergen con la existencia en el mundo de mercados establecidos para la cocaína donde el número de consumidores crece considerablemente	43
2.1.2.	Causa 2. Participación de más y pequeños grupos criminales que actúan solo en partes de la cadena de suministro, hacen más difícil la detección de estos actores	44
2.1.3.	Causa 3. La corrupción a la que fácilmente se ven envueltas las autoridades dejando de lado su compromiso de contrarrestar el tráfico ilícito de drogas	44
2.1.4.	Causa 4. En el AIJCH, Lima Airport Partners, los explotadores aéreos y operadores de servicios especializados aeroportuarios no apoyan las operaciones antidrogas.....	45
2.1.5.	Causa 5. La generalización del uso de contenedores para el transporte de carga aérea, se ha constituido en la manera más fácil, eficaz y menos riesgosa para enviar droga a cualquier parte del planeta	45
2.2.	Análisis causal.....	46
2.2.1.	Causa 1: Zonas de seguridad restringida para la DIRANDRO PNP e inexistencia de control antidrogas en los accesos a rampa	46
2.2.2.	Causa 2: Falta de interés de las organizaciones privadas	49
2.2.3.	Causa 3: Deficiente gestión de los organismos estatales	50

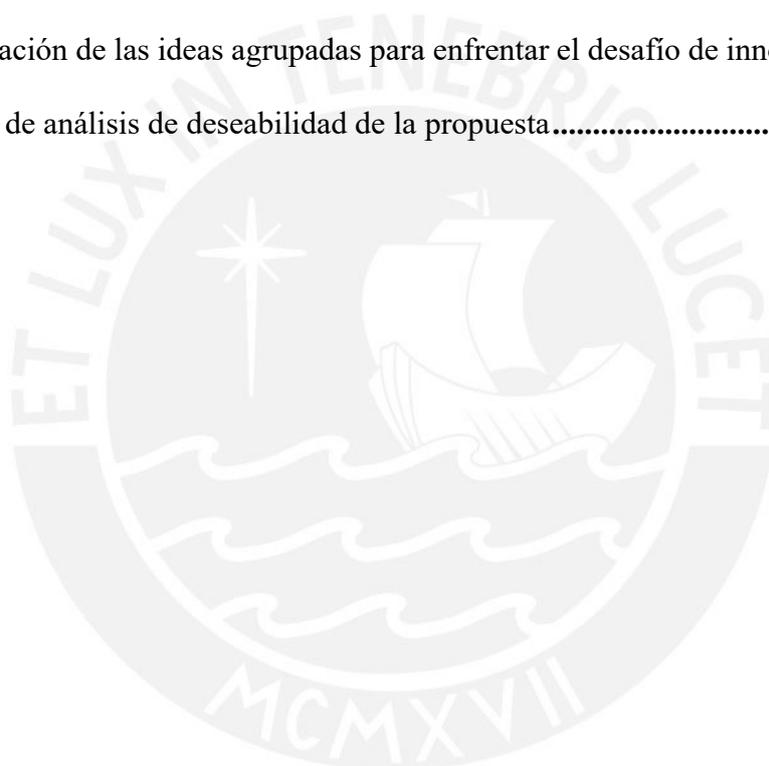
2.2.4. Causa 4: Incontrolable crecimiento de la producción y oferta de clorhidrato de cocaína	53
CAPÍTULO III: CONCEPTO Y PROTOTIPO DE INNOVACIÓN.....	57
3.1. Desafío de innovación.....	57
3.2. Experiencia previas para hacer frente al desafío de innovación.....	57
3.2.1. Experiencia en el Alemania	57
3.2.2. Experiencia en España	59
3.2.3. Experiencia en Colombia.....	60
3.3. Proceso de la conceptualización y el prototipado.....	61
3.3.1. Proceso de la conceptualización	61
3.3.2. Proceso de prototipado.....	71
3.4. Concepto y Prototipo final de innovación.....	71
3.4.1. Concepto final de innovación	71
3.4.2. Prototipo de alta resolución	74
3.4.2.1. Primer componente “El acceso del personal de la DIRANDRO a zonas restringidas”.....	75
3.4.2.2. Segundo componente “Trabajo integrado”.....	78
3.4.2.3. Tercer componente “Control de la propuesta innovadora”.....	92
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DE LA DESEABILIDAD, FACTIBILIDAD Y VIABILIDAD DEL PROTOTIPO.....	94
4.1. Análisis de deseabilidad.....	94
4.2. Análisis de factibilidad.....	95
4.3. Análisis de viabilidad.....	96
CONCLUSIONES.....	97
BIBLIOGRAFÍA.....	104

ANEXOS.....110



ÍNDICE DE TABLAS

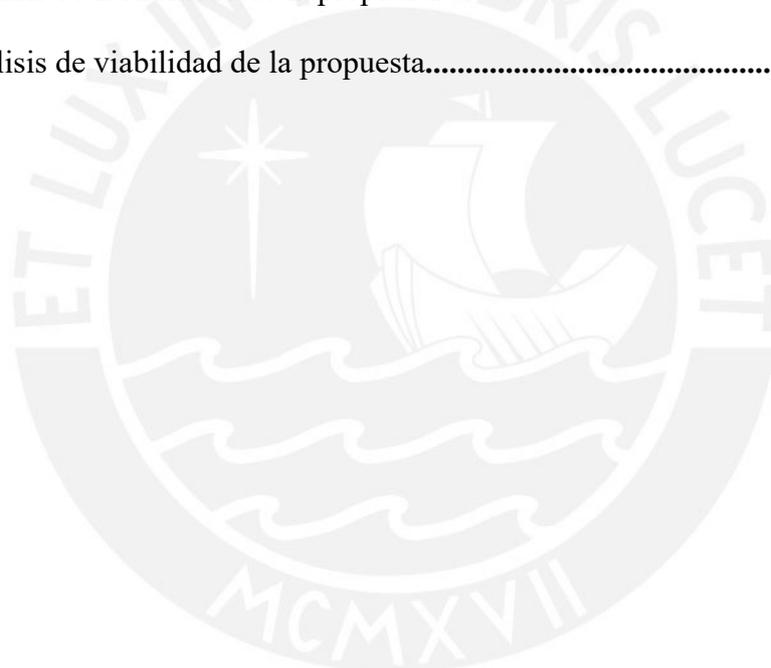
Tabla 1: Capacidad operativa del aeropuerto Jorge Chávez del año 2018 al 2022	25
Tabla 2: Clorhidrato de cocaína decomisado en el AIJCH por modalidades del 2018 al 30JUN2023	35
Tabla 3: Comparativo de plantaciones de coca, obtención de hoja de coca y producción de clorhidrato de cocaína	37
Tabla 4: Matriz de jerarquización de causas.....	57
Tabla 5: Priorización de las ideas agrupadas para enfrentar el desafío de innovación.....	69
Tabla 6: Matriz de análisis de deseabilidad de la propuesta.....	93



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Zonificación actual y proyectada del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.....	23
Figura 2: Flujograma del procedimiento de interdicción de pasajeros sospechosos de llevar drogas en el AIJCH por parte de la DIRANDRO PNP	27
Figura 3: Evolución de superficie cultivada de hoja de coca en el Perú	36
Figura 4: Drogas cocaínicas decomisadas en el Perú del 2018 al 30JUN2023.....	38
Figura 5: Clorhidrato de cocaína decomisado por el Departamento Aeroportuario Antidrogas del 2018 al 30JUN2023	39
Figura 6: Burrieres detenidos en el AIJCH entre el 2018 y 2023según nacionalidad	55
Figura 7: Destino de la droga decomisada a burrieres en el AIJCH DEL 2018 al 2023	56
Figura 8: Diagrama Causal (Espina del pescado).....	56
Figura 9: Matriz de lluvia de ideas para enfrentar el desafío de innovación.....	65
Figura 10: Matriz de agrupación de las ideas propuestas para enfrentar el desafío de innovación.....	66
Figura 11: Bosquejo de innovación planteado bajo la técnica del Elevator Pitch.....	70
Figura 12: Concepto final de la innovación.....	74
Figura 13: Flujograma del proceso de acceso del personal DIRANDRO PNP a las zonas de acceso restringido del AIJCH	77
Figura 14: Esquema de operación de la Central de Operaciones Integrada AIJCH.....	82
Figura 15: Esquema del control de la carga aérea para su ingreso a los ambientes de almacenaje en rampa previo a su embarque en el AIJCH	83

Figura 16: Esquema de control de pasajeros hacia la zona de salas de embarque internacional en el AIJCH.....	85
Figura 17: Esquema de control de equipajes para bodega en la zona de inspección HBS y patio de equipajes del AIJCH	86
Figura 18: Esquema de control de suministros para aeronaves en el AIJCH.....	87
Figura 19: Propuesta de innovación normativa para la implementación de la propuesta de interoperatividad pública y privada frente a temas transversales en el AIJCH	91
Figura 20: Esquema del control de la propuesta innovadora en el AIJCH.....	93
Figura 21: Análisis de factibilidad de la propuesta	95
Figura 22: Análisis de viabilidad de la propuesta.....	96



Introducción

Ser el segundo país en el mundo con mayor cantidad de áreas cultivadas de arbustos de coca, insumo básico del clorhidrato de cocaína y, en consecuencia, considerado el segundo mayor productor de esta droga, no solo es un problema público peruano, sino que se irradia a nivel mundial debido a que los mayores consumidores de esta droga se encuentran actualmente en Norteamérica, Europa Central y Occidental, áreas geográficas donde sus precios alcanzan hasta los 47,000 dólares por kilogramo respecto a los 1,000 en promedio que cuesta en Perú. Se estima que Perú produce el 42.6% del clorhidrato de cocaína que produce Colombia, primer productor de esta droga; sin embargo, hay mucha diferencia en las cantidades decomisadas de esta droga entre ambos países, solo en el 2022 Perú decomiso el 4% de la cantidad que decomisó Colombia. Esta atractiva pero ilícita actividad económica hace que la criminalidad busque exportar el clorhidrato de cocaína por las diferentes vías que tiene a su alcance y, una de las que se configura como la forma más rápida y tal vez con menor inversión, es a través de los aeropuertos y, volviendo a las comparaciones, entre el 2018 y 2020 en Perú a nivel aeropuertos, se decomisó clorhidrato de cocaína solo en el aeropuerto internacional Jorge Chávez internacional Jorge Chávez y, estos decomisos fueron en promedio el 23% de lo decomisado en los aeropuertos de Colombia.

Por lo argumentado, se identificó como problema público los “Escasos resultados del servicio de interdicción del tráfico ilícito de drogas a cargo de la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú, en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, en el periodo 2018 – 2023”.

Para poder conocer la complejidad del problema público, se necesitó conocer su arquitectura y en consecuencia las partes o dimensiones que lo componen para establecer la interdependencia que existe entre ellas. Se definieron cinco dimensiones, la primera orientada

a conocer la infraestructura del aeropuerto internacional Jorge Chávez e identificar los lugares que pueden ser vulnerados por el narcotráfico, así como conocer la capacidad operativa del aeropuerto para evaluar si las medidas de control existentes respondían al volumen de operaciones aéreas. La segunda dimensión se propuso conocer los procesos o protocolos llevados a cabo las organizaciones públicas y privadas en el aeropuerto para la detección del tráfico ilícito de drogas. La tercera dimensión se centró en identificar a los actores estatales y privados que dentro del aeropuerto se encontrarían involucrados en la detección del tráfico ilícito de drogas a cargo de la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú. La cuarta dimensión tuvo como fin averiguar las dinámicas o modalidades del tráfico ilícito de drogas que se han presentado en el aeropuerto y, la quinta dimensión, buscó recopilar información sobre los resultados de la interdicción del tráfico ilícito de drogas en el aeropuerto.

La metodología empleada para describir la arquitectura del problema se basó en un diseño de investigación a través de la cual, cada dimensión generaba una pregunta, la misma que derivaba en objetivos que a su vez bosquejaban hipótesis. Las respuestas a las preguntas provinieron de los propios actores identificados y la individualización de las herramientas de recojo de información se basó en la lógica de triangulación metodológica.

Conocido el contexto del problema público se investigó las causas que lo generaban, investigando experiencias similares y realizando un análisis causal empleando para ello el método del Rastreo de proceso (Process Tracing), identificando luego de jerarquizarlas, que las zonas de seguridad restringida para la Dirección Antidrogas de la PNP e inexistencia de control antidrogas en los accesos a rampa, así como la deficiente gestión de los organismos estatales que operan en el aeropuerto, como las principales causas.

Ante ello el desafío de innovación resultó en ¿Cómo podemos mejorar el control de los accesos a rampa y de las zonas restringidas del aeropuerto internacional Jorge Chávez, así como

la gestión de la Dirección Antidrogas de la PNP, a fin de optimizar el servicio de interdicción del tráfico ilícito de drogas?

Se generó una innovación denominada “Interoperatividad pública y privada en el AIJCH frente a los actos de interferencia ilícita y al tráfico ilícito de drogas”, que plantea brindar un servicio a través de la interoperatividad de actores, que surge integrando los intereses y acordando entre las entidades del Estado y organizaciones privadas que operan en el AIJCH, trabajar de manera conjunta y articulada con el objetivo de evitar cualquier acto de interferencia ilícita y el tráfico ilícito de drogas, considerando ambos como temas transversales, cumpliendo todos los actores con las responsabilidades señaladas en las leyes.

El prototipo de innovación consta de tres componentes: El primero orientado a solucionar el acceso del personal de la DIRANDRO PNP a las zonas restringidas, que se hace cumpliendo las normas legales del país y mejorando la gestión de los servicios. El segundo componente respecto al trabajo integrado propone en base a la integración de intereses, que la Dirección Antidrogas PNP tenga acceso al centro de control de las cámaras de videovigilancia CCTV del aeropuerto; crear una Central de Operaciones Integrada (compuesta por actores públicos y privados) y, realizar de manera simultánea y coordinada todos los controles a las cargas aéreas, pasajeros, equipajes, y toda persona o bien que ingrese a la zona de rampa. Y, el tercer componente propone las acciones de monitoreo y evaluación de la implementación de la propuesta innovadora.

Todo lo descrito se encontrará detallado en los cuatro capítulos que compone el presente proyecto de innovación.

Capítulo I: Definición y Descripción del Problema

1.1. Redacción formal del problema

Las actividades de producción, tráfico y consumo de drogas ilícitas son calificadas como los grandes problemas que a nivel mundial promueven el deterioro físico y mental de las personas, la destrucción del medio ambiente y el resquebrajamiento de la seguridad global. La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, 2023) informa que el clorhidrato de cocaína se posiciona globalmente en el ranquin de las drogas más usadas luego de la marihuana y de los estimulantes de tipo anfetamínico, estimándose que durante el año 2021 ha sido consumida por 22 millones de personas; asimismo, que respecto a las áreas cultivadas de hoja de coca (principal insumo del clorhidrato de cocaína), el 61% se encuentran en Colombia, el 26% en Perú y el 13% en el Estado Plurinacional de Bolivia; es decir en Perú se cultiva el 42.6% de hojas de coca de lo que se cultiva en Colombia y posiblemente en un porcentaje similar, de manera comparativa, se produzca clorhidrato de cocaína. De acuerdo a la Dirección Antidrogas de la PNP (DIRANDRO PNP, 2023) entre el 2019 y el 2022 en Perú se decomisó aproximadamente 91 TM de clorhidrato de cocaína; por su parte Reuters (2023) hizo conocer que el Ministerio de Defensa Colombiano dio cuenta que en ese mismo periodo de tiempo, habían decomisado en dicho país poco más de 2273 TM del mismo tipo de droga; es decir entre el 2019 y el 2022 en Perú se decomisó el 4% de clorhidrato de cocaína que se decomisó en Colombia; lo cual resulta sorprendente. El trabajo de interdicción llevado a cabo por las autoridades competentes encargadas de la detección de estos ilícitos refleja cifras preocupantes para la interdicción y decomiso de clorhidrato de cocaína pese a las diferentes estrategias que con el tiempo se han venido desarrollando, situación que hace deducir la existencia de problemas en todos los lugares por donde se puede exportar la droga, y uno de esos problemas, se centra a nivel del terminal aéreo, donde entre el mismo periodo (2019-2022) de acuerdo al Departamento Aeroportuario Antidrogas del Aeropuerto Internacional Jorge

Chávez, se decomisó 2763.07 Kg. de clorhidrato de cocaína, es decir el 3.04% de lo decomisado a nivel nacional, lo que genera incertidumbre, considerando que el primer terminal aéreo es una de las principales vías elegidas por las organizaciones criminales para exportar droga por su rentabilidad. Para citar un ejemplo en el año 2019 en Perú a nivel aeropuertos se decomisó clorhidrato de cocaína solo en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante AIJCH), un total de 886.18 Kg, mientras en dicho año, conforme a Policía Nacional de Colombia (2021), en los aeropuertos de Colombia se decomisaron 4049 Kg de la misma droga. Por lo indicado, se detectó la existencia de un problema público que se enuncia de la siguiente manera: “Escasos resultados del servicio de interdicción del Tráfico ilícito de drogas a cargo de la Dirección Antidrogas de la PNP, en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, en el periodo 2018 – 2023”.

1.2. Marco conceptual del problema

1.2.1. Interdicción

La Policía Nacional del Perú (2018) señala que la interdicción comprende a todas las acciones de inteligencia, operativas y de investigación, desarrolladas secuencialmente por la Policía Nacional del Perú y garantizadas por el Ministerio Público, tendientes a intervenir personas y bienes con el propósito de neutralizar el tráfico ilícito de drogas (en adelante TID).

Alvarado y Vargas (2018), en su análisis sobre la interdicción e interceptación del narcotráfico transnacional en Centroamérica, precisan que el término interdicción si es tomado del término inglés “interdiction” significa incautación y apropiación de drogas que son traficadas ilegalmente antes de que lleguen a su destino final; lo que en español se conoce como interceptación; sin embargo, para el estudio que desarrollan, el vocablo interdicción refiere la prohibición de producir, transportar y traficar drogas ilegales.

El Ministerio de Economía y Finanzas (2023) dentro de sus indicadores de desempeño del programa presupuestal referido al producto de las acciones policiales de interdicción contra

el TID, define a la interdicción de manera bastante parecida a la efectuada por la Policía Nacional del Perú (en adelante PNP), indicando que abarca a todas las operaciones policiales debidamente planificadas y ejecutadas de manera secuencial, a través de procedimientos de inteligencia, acciones de intervención y procesos investigatorios desarrollados a raíz de la criminalización del TID en Perú.

Para el presente proyecto se tomará en cuenta la definición de la PNP, toda vez que se enfoca mejor en la realidad de nuestro país al considerar información lógica y secuencial, al señalar que la interdicción comprende (en orden) las actividades de inteligencia (que son clandestinas y encubiertas), luego las operativas o de intervención directa y, finalmente, la investigación que es la etapa final y que reúne la información, detenidos e indicios producto de las dos anteriores actividades; considerando además esta definición, que la PNP es quien desarrolla esta actividad, al ser la institución del Estado que tiene bajo su responsabilidad las acciones preventivas, los procesos de investigación y el combate del TID a través de la Dirección Antidrogas de la PNP (en adelante DIRANDRO PNP), lo que se ajusta estrictamente al ordenamiento legal de nuestro país, además que esta actuación que es garantizada al hacerse un trabajo conjunto con el Ministerio Público que por ley es quien posee la titularidad de la acción penal.

1.2.2. Resultado

Milanesi (2020) en su tesis de posgrado referida a la política de gestión por resultados aplicada a la policía uruguaya, define al resultado como las metas y objetivos que una organización pretende alcanzar y por las que ejecuta apropiadas intervenciones.

Apodaca (1999) al escribir sobre la evaluación del producto obtenido y su efecto, busca diferenciar ambos términos, escribiendo primero que son tomados como similares, sin embargo, destaca una aclaración de Alvira (1991) para quien la evaluación de los resultados busca examinar las consecuencias de una intervención sobre las personas hacia quienes ha sido

dirigida; a diferencia de la evaluación del impacto que examina también las consecuencias de la intervención, pero en forma más amplia, es decir, considerando a las personas que sin ser las destinatarias de la intervención, se han visto influidas de algún modo por la misma.

Hintze (2001) en su investigación sobre la evaluación de la gestión, analiza la diferencia entre resultado y producto; precisando que se denomina producto al cambio de un escenario no deseado a través del uso de recursos, mientras que resultado es el nuevo escenario a que el producto contribuye. A citar un ejemplo, que una población desarrolle con seguridad sus actividades, sería el resultado; mientras que los servicios de seguridad prestados por la policía y sus capacidades sería el producto.

Las tres definiciones antes mencionadas son en el fondo semejantes, al considerar al resultado como metas, objetivos, consecuencias, nuevos escenarios; que son consecuencia de una intervención o producto y que obviamente están sujetas a una evaluación; que es lo que en el presente trabajo se pretende resaltar.

1.2.3. Servicio público

Fernández (2010), al disertar sobre el servicio público, define el término como aquellas acciones que, en observancia a las leyes, son desarrolladas por las entidades del Estado o por organizaciones particulares debidamente autorizadas por autoridades competentes y, que tienen como fin satisfacer necesidades de índole general, a través de actividades que para todos deben ser iguales e ininterrumpidas.

Reyna y Ventura (2008), al estudiar sobre el servicio público en Perú, lo define como las actividades legalmente ejecutadas por organismos públicos o privados legítimamente instituidos, cuyo propósito es satisfacer cierta clase de necesidades de carácter general.

Rozas y Hantke-Domas (2013), en sus opiniones sobre el significado del servicio público, editado por la CEPAL, define al servicio público como aquellas acciones que tienen como fin satisfacer determinadas necesidades que han sido establecidas dentro de la actividad

pública y que van a ser indispensables para optimar la forma de vida de la ciudadanía y para el desarrollo económico, político, social y cultural de los países. Este servicio conlleva la responsabilidad del Estado de proteger, garantizar y cautelar el acceso igualitario por parte de todos los integrantes de la sociedad.

Esta última definición cubre todas las aristas de lo que debe ser el servicio público, especialmente al determinar que es de ineludible y exclusiva responsabilidad del Estado, por más que se concesione su prestación a un privado; y, sobre todo, que persigue optimizar la forma de vida de las personas y el desarrollo del país, temas estos últimos que van de la mano, una sociedad con calidad de vida tiene un horizonte positivo de desarrollo que redunde en beneficio de su país.

1.2.4. Tráfico ilícito de drogas

Allen (2005, citado en Champa, 2022), en el artículo sobre las capacidades de la Autoridad Marítima para contrarrestar el TID lo define como un conjunto de procesos de transformación partiendo de la materia prima y finalizando en un bien de consumo, proceso que es de índole industrial, similar al ejecutado por cualquier otra actividad productiva.

En el sentido estricto, TID abarca a todos los tipos de drogas, a diferencia del término narcotráfico que se refiere solo a las drogas narcóticas (las capaces de sedar y adormecer), sin embargo, en muchos lugares del mundo, así como estudios o artículos, se les considera como sinónimos; en este sentido, Argueta et al. (2020) definen al narcotráfico como un negocio que genera las mayores ganancias actualmente a nivel global y que tiene como protagonistas no solo a los narcotraficantes caracterizados por desarrollar su vida en un entorno de violencia; sino también a otros actores menos visibles como financistas, políticos, empresarios, etc., que por su participación reciben también beneficios producto de las ganancias de esta ilegal actividad.

Ruda, J. J., y Novak, F. (2016) en su investigación sobre el TID en Perú, lo definen como aquellas actividades de orden ilícito que comprenden la elaboración y el tráfico de drogas tóxicas y estupefacientes, teniendo como base el favorecimiento del consumo de estos productos.

El TID es un delito que se encuentra plasmado en los artículos 296 al 298 del Código Penal Peruano; sin embargo, para entender su contexto se ha investigado diferentes publicaciones como las antes mencionadas así como a DEVIDA (2022); de cuyo resultado se ha formado el siguiente concepto: El TID constituye diferentes acciones ilegales con fines claramente económicos, que se enmarca dentro de una cadena de producción de drogas que va desde la adquisición de la materia prima, su transformación al procesarla con otras sustancias o insumos, su distribución hacia las zonas de demanda y venta final al consumidor; acciones en las que participan diferentes actores que actualmente tercerizan sus servicios y son cada vez más difíciles de identificar.

1.2.5. Interoperatividad pública y privada

Sánchez (2019), al entrevistar al ingeniero Luís Papagni (ex director de informática de la provincia de Buenos Aires), sobre la interoperatividad en la administración pública nacional, respondió que la define como la comunicación y cooperación entre los diferentes organismos sin necesidad de homogenizar sus tecnologías, utilizando para tal fin un medio de conexión entre ellos.

Criado et al. (2010), define la interoperatividad como la capacidad de diferentes organizaciones desiguales de interactuar intercambiando información, con miras a objetivos y beneficios comunes.

Gamero (2009), refiriéndose a la Decisión 2004/387/CE, relativa a los servicios paneuropeos de administración electrónica para el sector público, las empresas y ciudadanía, la define como suficiencia de los entes empresariales basados en sus tecnologías de la

información y las comunicaciones, de intercambiar datos para producir de manera conjunta información y conocimientos.

Para el presente proyecto las tres definiciones son relevantes, resaltando que enfocan la interoperatividad como la capacidad de empresas privadas y/u organizaciones estatales con diferentes sistemas de información, de poder intercambiarlas a través de un medio homogéneo, a fin de lograr objetivos comunes.

1.2.6. Efectividad

Arias (2017) señala que efectividad viene del término “efecto”, y lo define como la suficiencia que tiene alguien o algo para alcanzar un impacto o resultado deseado, se mide en base al logro de objetivos sin vincularse con los recursos empleados.

Flores (2023) define la efectividad como un equilibrio entre la eficiencia y eficacia, siendo su esencia la capacidad que al ejecutar un procedimiento se logre el resultado que se esperaba.

Lam y Hernández (2008) al definir la efectividad, sugieren primero diferenciarlo con el término eficacia, ya que ambos concluyen en una relación objetivos deseados sobre los resultados obtenidos; siendo la diferencia entre ambos que la eficacia se logra bajo condiciones ideales, mientras que la efectividad lo hace bajo condiciones reales. Es decir, la efectividad es un término que denota más alcance que la eficacia ya que sus resultados consiguen los objetivos esperados en condiciones reales.

En el presente proyecto, se considera como más certera la última definición, debido a que los resultados que se esperan lograr en la lucha contra el TID en el AIJCH deben darse bajo escenarios criminales reales y cambiantes, no siendo posible adecuar este contexto que es ajeno, a un prototipo ideal.

1.3. Arquitectura del problema

1.3.1. Dimensión 1: Infraestructura y la capacidad operativa del aeropuerto internacional

Jorge Chávez

Para poder conocer esta dimensión al detalle, se procedió a revisar documentación de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) y de la concesionaria Lima Airport Partners (en adelante LAP), así como a efectuar entrevistas al personal de LAP y la empresa de seguridad Securitas Perú (a cargo de la seguridad del aeropuerto), que poseen más conocimientos sobre este tema, por ser los primeros quienes poseen los planos y descripciones de las instalaciones, y la empresa de seguridad quien por su labor ha hecho un estudio detallado de la totalidad de la infraestructura y, la recorre y conoce en su labor de seguridad y vigilancia, consiguiendo lo siguiente.

LAP, en su descripción del proyecto de mejoras elaborado en el 2017, detalla que el AIJCH abarca un espacio de 250.78 ha, la pista de aterrizaje primigenia tiene 3,507 metros de largo y la nueva que está ubicada en paralelo posee una longitud de 3,480 m, su plataforma para sus operaciones es de 373,792 m² con 51 espacios para el posicionamiento de los aviones. El aeropuerto tiene una extensión de 86,210 m², dentro de la cual se encuentran 39 salas para el embarque, 108 mostradores a través de los cuales se efectúa el proceso de registro de pasajeros y sus equipajes (check-in) entre otras facilidades destinadas al flujo de pasajeros, aeronaves y equipo en plataforma.

El terminal actual se divide en tres partes: la zona central, la rampa sur y la rampa norte. Cabe señalar que LAP ha efectuado una serie de mejoras tanto en la infraestructura como en las operaciones del terminal aéreo, incluso, como se ha señalado, ha construido una nueva pista de aterrizaje, ubicada en dirección paralela a la actual, además de una nueva torre de control; ambas se encuentran operando de manera progresiva desde el 14ABR23. Asimismo, está en

construcción el denominado nuevo terminal único de pasajeros, que se estima será entregado en el año 2025.



Figura 1. Zonificación actual y proyectada del aeropuerto internacional Jorge Chávez.

Nota Fuente: Lima Airport Partners. (2022).

En la Figura 1 se muestra las instalaciones actuales, la nueva pista de aterrizaje y la nueva torre de control en funcionamiento y la futura Ciudad Aeropuerto.

Respecto al actual terminal, en la zona central está la zona de aparcamiento de vehículos ubicada frente al edificio principal y puede albergar 1,500 vehículos de tamaño estándar y 22 buses. El Terminal de Pasajeros, tiene en el primer nivel la sala principal, el área de mostradores para el registro de pasajeros, las salas que reciben el equipaje nacional, las salas de llegada de

pasajeros de vuelos internacionales y la zona de control de migraciones para pasajeros de llegada. En el segundo nivel se encuentran las oficinas de los explotadores aéreos, la zona de comercio y patio de comidas, control TUUA, oficinas de la DIRANDRO PNP y la fiscalía, el área de control de seguridad para los pasajeros que van a embarcar y 39 salas de embarque. Además, el edificio central con oficinas de LAP y la torre de control (antigua) en su parte superior. En los exteriores hay un hotel.

En la rampa sur, se ubica la base de Salvamento y Extinción de Incendios de LAP, el almacén para los productos importados y exportados en frío, la planta donde se manejan los combustibles para las naves, los hangares y talleres de diferentes explotadores aéreos, Lima Cargo City y el Centro de Instrucción de Aviación Civil.

En la rampa norte, se encuentra el servicio de meteorología aeronáutica, Gate Gourmet, Bloque Sanitario Norte, hangares de explotadores aéreos, planta de tratamiento de aguas y el aviario (halconería).

Hasta este punto, es importante resaltar la magnitud de las instalaciones aeroportuarias y la cantidad de empresas, así como explotadores aéreos que operan en ella, lo que a su vez significa una gran cantidad de personas que desarrollan sus labores en el recinto.

Respecto a los accesos a la zona de rampa del AIJCH que se constituye como la más sensible en seguridad, se revisaron los planos de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, que coincide con lo descrito por Tania Morales la Gerente de Aviación de Securitas Perú, quien siendo entrevistada indicó:

En la zona norte tenemos un puesto de vigilancia que se conoce como la PV8 por donde ingresan los camiones con provisiones de comida a las naves y vehículos que transportan soportes para las aeronaves, ahí el personal de Securitas hace registro de personas e inspección vehicular, ahí también hay personal de Aduanas quienes inopinadamente pueden pedir a los conductores que abran sus vehículos para hacer inspecciones, en este caso levantan un acta para que den cuenta a la aerolínea porqué

su carga llega sin el precinto. Cerca de CORPAC hay otro ingreso vehicular por donde ingresan diplomáticos, personas públicas o casos especiales, es un ingreso más privado que se utiliza previa coordinación. En la parte sur camino a los almacenes de Lima Cargo City también hay un portón al almacén de carga de frío y, unos metros más adelante cerca de la Comandancia de la Policía hay un ingreso de personal y de vehículos de carga, los cuales también pasan un control de inspección física y vehicular. Todos estos son los ingresos por los que se puede acceder a la plataforma donde están los aviones.

Mientras que entrevistado sobre dichos accesos el Sr. Juan Salas gerente de Seguridad de LAP señaló:” En estos accesos no se cuenta con personal y/o medios que ejerzan labores de control antidrogas”.

Respecto a su capacidad operativa, Lima Airport Partners (2022) en su memoria integrada señala que cuenta con 19 destinos nacionales y 36 destinos internacionales en América y Europa, que son operados por 23 aerolíneas que atienden vuelos internacionales y 5 que atienden los nacionales. En razón, a su capacidad operativa se analizó las memorias de los años 2018 al 2021, elaborándose la Tabla 1.

Tabla 1

Capacidad operativa del Aeropuerto Jorge Chávez del año 2018 al 2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Pasajeros vuelos nacionales	12'209,555	13'222,000	4'620,188	7'679,785	11'730,450
Pasajeros vuelos internacionales	9'908,899	10'400,146	2'423,414	3'142,646	6'889,196
Carga transportada TM nacional	27,335	27,324	18,420.14	22,797.15	25,163.49
Carga transportada TM internacional	258,301	244,001	171,944.92	196,405.69	193,403.34
Movimiento vuelos nacionales	111,500	115,554	47,733	72,761	97,670
Movimiento vuelos internacionales	81,194	82,304	25,523	29,244	52,123

Nota. Fuente: Lima Airport Partners, memorias anuales 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022

De la Tabla 1 se colige que el año 2022 casi se recuperaron las cifras operativas de fechas pre pandémicas, siendo necesario resaltar que a pesar de los perjuicios ocasionados por la pandemia del COVID 19, la carga aérea transportada no tuvo significativa disminución durante los años 2020 y 2021 como es el caso de el número de pasajeros transportados.

1.3.2. Dimensión 2: Procesos para la detección del TID en el AIJCH

Con el objetivo de conocer los procesos que se llevan a cabo en el AIJCH para la detección de drogas, se realizaron entrevistas y revisiones documentales; de lo que se obtuvo la siguiente información.

Se conoció que los efectivos de la DIRANDRO PNP que desarrolla labores para contrarrestar el TID en el AIJCH, realiza su trabajo en base a los protocolos establecidos en su Manual de Técnicas y Procedimientos Policiales de Investigación del TID, que data del 2018; documento que en su Capítulo IV detalla los procedimientos a seguirse en aeropuertos, procedimientos tanto generales como específicos por modalidades de acondicionamiento y para casos de ingesta; así como para carga aérea y en servicios postales. Para el caso de pasajeros, conforme al manual, el procedimiento seguido por la policía para la detección de drogas se basa en lo que denominan el perfilamiento, que se hace a través de los sistemas de información y bases de datos que poseen los explotadores aéreos y autoridades estatales, así como al comportamiento del pasajero que es observado de manera directa o a través de las cámaras de seguridad; de haber sospecha se procede a la identificación y entrevista, la cual se orienta a conocer la versión del motivo de viaje, frecuencia, ruta, destino, contactos en el lugar de destino, calidad y movimientos migratorios, itinerarios, su capacidad y disponibilidad económica, etc. Si al hablar el sospechoso emite aliento a látex, puede ser indicativo que lleva droga en el interior de su sistema digestivo; en todo caso si en este nivel la sospecha se incrementa se pasa a la siguiente etapa de carácter intrusivo que conlleva la revisión y registro personal, así como del equipaje, para esto existen también procedimientos debido a que la

droga suele ocultarse impregnada en prendas de vestir, acondicionada en calzado, dentro de envases de alimentos y bebidas, en artefactos, artesanías, etc. Cabe señalar que el perfilamiento de pasajeros para detectar en ellos riesgos de estar transportando drogas o estar comprendidos en cometer un ilícito penal, es manejado profesionalmente por el personal de la DIRANDRO PNP y los diferentes actores que operan en el AIJCH, por lo que se descarta cualquier forma de perfilamiento racial, ello se demuestra con las estadísticas de los detenidos por TID, las mismas que comprenden personas de diferentes orígenes geográficos del planeta.

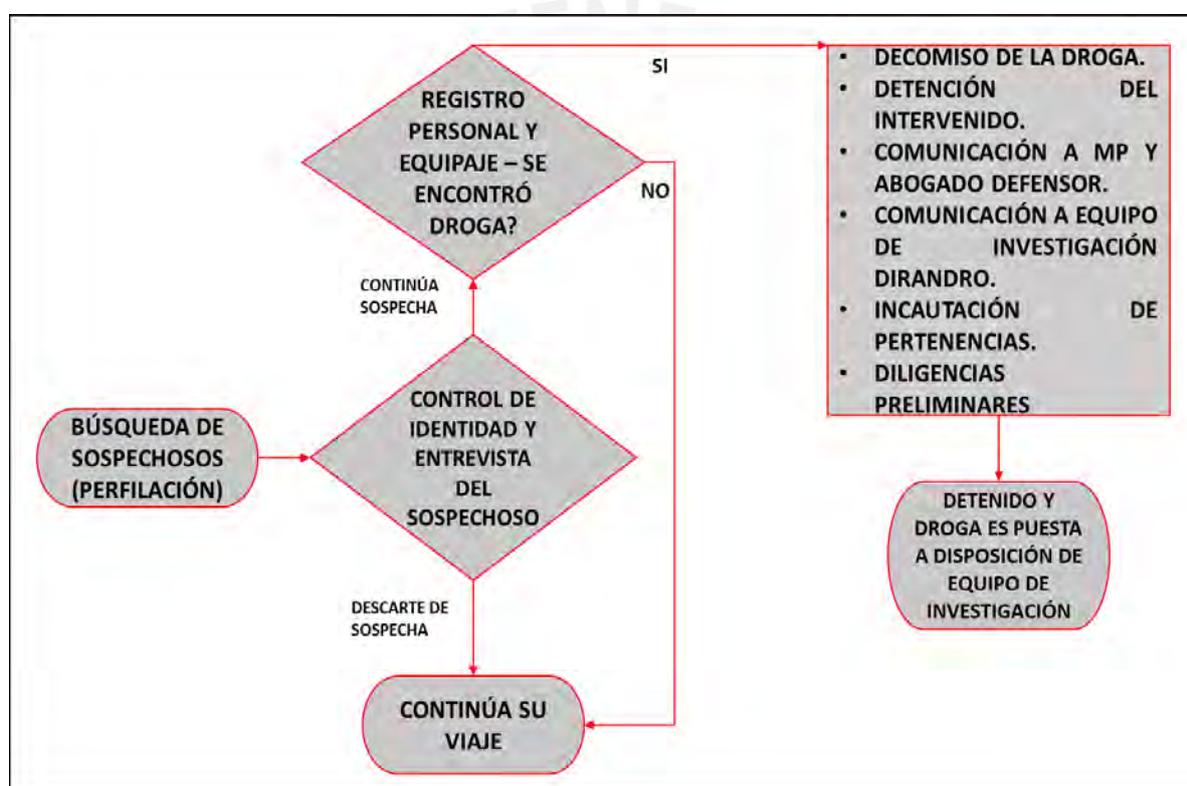


Figura 2. Flujograma del procedimiento de interdicción de pasajeros sospechosos de llevar drogas en el AIJCH por parte de la DIRANDRO PNP.

Nota Fuente: Adaptado de Policía Nacional del Perú. (2018).

Caso especial es el de los denominados ingestados, es decir de aquellas personas que llevan en el interior de su sistema digestivo capsulas de látex conteniendo clorhidrato de cocaína, para descartar esta sospecha son llevados a un ambiente del AIJCH para que sean examinados a través de una máquina llamada Body Scan a cargo de Aduanas, sin embargo las lecturas que emite el personal encargado de su operación no son muy acertadas por lo que para

comprobar fehacientemente la presencia de drogas en el interior del organismo, los detenidos son llevados al Hospital Daniel Alcides Carrión del Callao donde son examinados en un tomógrafo; la demora de estos procedimientos de descarte ha dado lugar a que en caso no se encuentre droga al pasajero sospechoso, este pierda su vuelo; debiendo el personal policial interviniente sufragar los gastos que ocasione reprogramar el vuelos y de ser el caso la alimentación y el alojamiento a fin de evitar ser denunciados por los perjuicios ocasionados. Por ello, cuando los tiempos son ajustados la policía prefiere dejar pasar al pasajero sospechoso para que se embarque y lanzar la alerta respectiva al país de destino. Para el caso de la detección de drogas en carga aérea, los trabajos se basan en información de inteligencia, lanzada la alerta la policía analiza la información de la carga, como son propietarios, destino, frecuencia de envíos, contenido declarado de la carga, etc. que permitan determinar la probabilidad de que esté contaminada con drogas y amerite su registro físico. Todos estos procedimientos son apoyados por canes antidrogas, los cuales efectúan con su capacidad olfativa registros masivos de personas, equipajes y cargas específicas; sobre el particular el Teniente PNP Gerson Huamaní Ruíz, Jefe del Departamento de la Policía Canina Antidrogas al ser entrevistado señaló:

Los canes realizan en la zona de counter un rastreo por los equipajes de los pasajeros que hacen su chequeo, estando atento el guía a que el can de alguna alerta, de ser así se comunica al personal del Departamento Antidrogas para que proceda a la intervención.

En la zona de Siberia se hacen operativos junto con personal del Departamento Antidrogas. Para ello tenemos un manual de empleo de canes en el AIJCH.

Respecto a Aduanas, al desarrollar su trabajo orientado a impedir que se perpetren delitos aduaneros o infracciones administrativas, realiza una serie de procedimientos ejerciendo su potestad aduanera, a través de los cuales puede encontrar drogas en mercancías, medios de transporte y/o personas. El AIJCH es considerada una zona primaria, porque a través de él ingresan y salen al extranjero personas y mercancías; y entre otras acciones de control el

personal de Aduanas puede proceder a desembalar, inspeccionar y verificar las mercancías y medios de transporte, además, inspeccionar a las personas cuando por este terminal aéreo salgan o ingresen al territorio nacional. Para ello se basan en las facultades conferidas por la Ley General de Aduanas, así como en los protocolos que se encuentran detallados en su “Procedimiento General: CONTROL-PG.02: Ejecución de acciones de control extraordinario”, documento que luego de haber sido revisado, se encontró que se menciona la palabra “droga” solo en su parte VII, literal D, referida al control aduanero de TIM (tráfico ilícito de mercancías), que en el numeral 2, señala: “Si en el desarrollo de la acción de control extraordinario (...) en el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente al representante del Ministerio Público y, cuando corresponda, a la policía especializada en TID”. Respecto al tema de procedimientos, entrevistado Jorge Cuadros, encargado de Aduanas en el AIJCH indicó:

El personal que labora en el flujo de comercio exterior aéreo fundamentalmente basa sus trabajos y sus procesos en la legislación aduanera que indica que todos los depósitos aéreos, puertos y aeropuertos son considerados zona primaria, por ende, Aduanas controla personas, mercancías y medios de transporte que deban salir o ingresar al Perú, esto es respaldado también por nuestro procedimiento general denominado ejecución de acciones de control extraordinario. Si durante el trabajo de control extraordinario, entiéndase inspecciones, Aduanas encuentra indicios que hagan resumir que las personas u objetos están vinculadas al tráfico ilícito de mercancías, en este caso TID se comunica inmediatamente el hecho a la Fiscalía y cuando el caso lo amerite a la DIRANDRO PNP.

Con relación a los organismos privados, es decir, la concesionaria LAP, la empresa de seguridad “Securitas” contratada por LAP, los explotadores aéreos y los operadores de servicios especializados aeroportuarios, su trabajo en el aspecto de seguridad no tiene como fin contrarrestar el TID; ellos orientan sus actividades de seguridad a evitar todo acto de

interferencia ilícita que pudiera poner en riesgo la seguridad de la aviación civil y lo que ello conlleva, es decir pasajeros, tripulantes, aeronaves, instalaciones aeroportuarias, etc.; para ellos se rigen por los procedimientos del Manual de Seguridad para Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita de la OACI (documento 8973 - Material de guía para la aplicación del anexo 17). Entrevistada Tania Morales Gerente de Aviación de Securitas Perú, señaló:

Nuestro personal lleva inicialmente un curso de aviación y otro recurrente que es cada dos años; y en estos cursos hay módulos en el que enseñan el perfilamiento de personas. Si nuestro personal en las instalaciones del AIJCH perfilan a una persona sospechosa que pudiera estar llevando algo ilícito, dan alerta de inmediato a su supervisor en turno y este a la vez a LAP a través del Centro de Operaciones de Emergencia (COE), en el caso de los Oficiales que trabajan directamente con las líneas, estas contratan a veces a personal conocido como los profilers quienes ven documentación de las personas y a través de ellas pueden perfilar también si hay algo sospechoso, de ser así ellos alertan a su cliente que puede ser por ejemplo Copa o Avianca y ellos a su vez alertan al COE de LAP para que alerte a la policía.

1.3.3. Dimensión 3: Actores estatales y privados dentro del AIJCH, involucrados en la detección del TID

Efectuadas entrevistas y habiéndose revisado documentación, se ha determinado que los actores involucrados en la detección de drogas en el AIJCH son los siguientes:

PNP que es la institución del Estado que tiene bajo su responsabilidad las acciones preventivas, los procesos de investigación y el combate del TID, haciendo esta labor a través todas sus dependencias, pero específicamente mediante de uno de sus organismos de línea denominado DIRANDRO PNP. Como parte de la estructura orgánica de la DIRANDRO PNP se encuentra la División Portuaria Antidrogas, la que a su vez está compuesta, entre otras Unidades, por el Departamento Aeroportuario Antidrogas AIJCH Callao, que tienen a cargo la

responsabilidad de prevenir y combatir el TID dentro del primer terminal aéreo del país, el Departamento Aeroportuario Antidrogas Servicios Postales (DEPAASP) y el Departamento de Policía Canina Antidrogas que apoya dicha labor.

Aduanas se rige por la Ley General de Aduanas, que le encomienda a este organismo adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas las tareas aduaneras de administrar, recaudar, controlar y fiscalizar todo ingreso, tránsito y salida del país. Para ello, hacen uso de un paquete de atribuciones a las que denominan “potestad aduanera”. En el ejercicio de esta facultad aduanera, su personal puede ejercer acciones de control en mercancías y medios de transporte tales como descargas, desembalajes, inspecciones, verificaciones, etc. Además, de ser el caso, disponer medidas de inmovilización e incautación. Respecto a las personas, Aduanas tienen la potestad de registrarlas a su ingreso o salida del país, cualesquiera sean las vías que utilicen, como es el caso del AIJCH. Sustentados en esta facultad aduanera y en aplicación a su legislación, es que Aduanas al desarrollar su trabajo orientado a impedir que se cometan delitos aduaneros o infracciones administrativas, puede encontrar drogas; sin embargo, las tareas orientadas a detectar el TID, no son propias de Aduanas por cuanto no se menciona en su legislación. Asimismo, entrevistado el Sr. Jorge Cuadros, encargado del BOE Aduana en el AIJCH indicó:

Actualmente el personal que labora en el flujo de comercio exterior aéreo pertenece a la sección de acciones inmediatas o también llamada BOE, perteneciente a la División de Acciones Inmediatas y Masivas y, esta a su vez pertenece a la Intendencia Nacional que tiene injerencia en las 19 intendencias de Aduana a nivel nacional.

Respecto a los entes privados como la concesionaria LAP, la empresa de seguridad “Securitas” contratada por LAP, los explotadores aéreos y los operadores de servicios especializados aeroportuarios, de acuerdo al contrato de concesión firmado con el Estado de Perú, específicamente en su anexo 3, señala que LAP se hace cargo de las operaciones principales entre las que se encuentra la “seguridad”, especificando el anexo que se entiende

como “seguridad” a aquellas acciones referidas a proteger contra cualquier acto ilícito que se pudiera dar contra el aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o usuarios. Asimismo, en el anexo 4 del contrato de concesión, referido a la seguridad integral, precisa que la concesionaria debe tener como base los procedimientos del Manual de Seguridad para Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita de la OACI; cabe señalar que revisados ambos documentos, estos se enmarcan a desarrollar exhaustivos protocolos orientados a toda “interferencia ilícita” y, este término define a todos aquellos actos preparatorios o acciones en sí, orientadas a vulnerar la seguridad de la aviación civil, que conforme a lo detallado se orienta a la seguridad de las aeronaves, tripulantes, pasajeros, personas que hacen uso por cualquier motivo del aeropuerto y de las instalaciones mismas del aeropuerto. Finalmente se determina que, conforme a estas normas de carácter internacional, LAP, la empresa de seguridad “Securitas” contratada por LAP, los explotadores aéreos y los operadores de servicios especializados aeroportuarios, no están obligados a contrarrestar el TID, su colaboración se enmarca en los casos que resultado de sus registros de seguridad aeronáutica que realizan, encuentren sospechas de drogas, comunican a la DIRANDRO PNP para que intervenga. Esto se clarifica en la entrevista efectuada al Gerente de Seguridad de LAP Sr. Juan Salas, quien señaló:

LAP no se encuentra involucrada en la lucha antidrogas porque no es parte de las tareas del operador del aeropuerto, hay que ver el programa nacional de la aviación civil, que es un programa de carácter reservado emitido por la Dirección General de Aeronáutico Civil DGAC. En cuanto a los procesos, el personal de seguridad al momento de realizar los procesos de inspección a los pasajeros y su equipaje de mano, así como a los usuarios y vehículos, si observa o sospecha sobre algún bulto o artículo se comunica inmediatamente al personal policial de la DIRANDRO PNP del AIJCH para la intervención correspondiente.

Securitas, es una empresa de seguridad de origen sueco, que realiza sus actividades en el Perú desde el año 2007 y que actualmente tiene presencia en 58 países. Actualmente, es la empresa contratada por la operadora LAP para hacerse cargo de la seguridad del AIJCH consecuentemente hace su trabajo en base a las políticas de su cliente LAP. La Gerente de Aviación de Securitas Perú, Sra. Tania Morales, cuando fue entrevistada señaló:

Securitas se involucra en el tema de drogas porque en nuestro país la DGAC tiene sus regulaciones, sus programas en el cual hay puntos específicos del accionar con explosivos, en caso de sospecha de drogas nuestro personal reporta a una oficina principal de LAP denominada el COE y ellos son los que activan la presencia de la policía antinarcoóticos, la comunicación se hace a través nuestro cliente que es LAP.

Sin embargo, el Gerente de Seguridad de LAP (empresa cliente de Securitas) en su entrevista señaló:

LAP cuenta con personal de la empresa de seguridad que brinda servicios, quienes están capacitados para la revisión de bultos a través de los equipos de rayos X, para la detección de artículos prohibidos para el vuelo, no para la detección de drogas. No se cuenta con personal de seguridad para la detección de drogas. Respecto a si los explotadores aéreos se encuentran involucrados en la lucha antidrogas, estos se ciñen a lo establecido en la ley de seguridad de aviación civil, Ley 28404, el programa nacional de aviación civil y la RAP 108.

El Grupo Especial de Tarea Antidrogas en Aeropuertos (en adelante GETTA) es un grupo de trabajo de naturaleza temporal creado por Resolución Ministerial el año 2013 y su objetivo es desarrollar operaciones contra el TID y delitos ligados en los aeropuertos del Perú. El grupo lo integran representantes de la DIRANDRO PNP, Fiscalía, Aduanas y Migraciones, ya que su creación tiene como propósito la coordinación de éstos puedan realizar para contrarrestar el TID. Sin embargo, se conoció que este grupo surge por impulso del gobierno

británico, por lo que su creación responde a una presión internacional más que a la efectividad que a la fecha tendría en el desarrollo de sus funciones.

En conclusión, solo la PNP a través de la DIRANDRO PNP es la institución del Estado que en el AIJCH tiene bajo su responsabilidad la interdicción e investigación del TID; el GETTA es un grupo de trabajo temporal que si bien es cierto por Resolución Ministerial realiza labores contra el TID en los aeropuertos a nivel nacional, entre ellos el AIJCH; resulta siendo más grupo de coordinación para facilitar su finalidad. En el caso de Aduanas, es una institución del Estado comprometida en contrarrestar el TID, sin embargo, no es la competente por ley para este accionar de índole policial, motivo por el cual, si como consecuencia de su trabajo de control de personas, mercancías y vehículos en la zona primaria encuentran sospecha de presencia de drogas deben comunicar a la DIRANDRO PNP. Respecto a los privados la concesionaria LAP, la empresa de seguridad “Securitas” contratada por LAP, los explotadores aéreos y los operadores de servicios especializados aeroportuarios, estos conforme a la legislación de aviación civil internacional no tienen involucramiento en el TID dentro del desarrollo de su trabajo, pero si como resultado de sus revisiones o acciones de seguridad, encuentran sospechas de presencia de drogas, alertan de inmediato conforme a sus protocolos, a la DIRANDRO PNP.

1.3.4. Dimensión 4: Dinámicas o modalidades del TID en el AIJCH

La Policía Nacional del Perú (2018) señala que las modalidades empleadas para extraer droga desde los aeropuertos hacia el extranjero por parte de los pasajeros son acondicionarlas en: en equipajes, en prendas de vestir en uso, adherida al cuerpo a lo que se denomina “momia” y/o en cápsulas de látex dentro del sistema digestivo de las personas, en productos alimenticios especialmente los envasados, impregnadas en sustancias sólidas como telas, cartón, etc., en artesanías, artefactos, entre otros.

En lo que respecta a la carga aérea, las formas de acondicionamiento de droga se presentan tan variadas como la imaginación de cualquier ser humano puede abarcar y cuando son detectadas, es debido a la información de inteligencia o al hecho que no existe lógica de la exportación por el tipo de carga al país de destino, ejemplo, el hecho de exportar cacao a Ecuador, cuando es uno de los mayores productores mundiales de este producto, genera la sospecha de la carga.

Conforme el área de estadística del Departamento Aeroportuario Antidrogas del AIJCH, las modalidades que entre el 2018 y junio del 2023 han sido más detectadas para el tráfico de clorhidrato de cocaína hacia el extranjero son las señaladas en la Tabla 2.

Tabla 2

Clorhidrato de cocaína decomisado en el AIJCH por modalidades del 2018 al 30JUN2023

Modalidades	Personas detenidas	Hallazgos carga aérea	Clorhidrato de cocaína
Modalidad maleta	452		2420.946
Modalidad momia	55		133.817
Ingestados	119		188.128
Introducidos	2		1.047
Comisos de carga aérea	1	449	1241.940
Hallazgos			1.982
Alertas enviadas al extranjero-detenidos	27		59.526
Alertas enviadas al extranjero carga aérea	20	1	33.991
Acompañante o implicado	8		
TOTAL	384	450	4081.377

Nota Fuente: Adaptada del área de estadística del Departamento aeroportuario antidrogas del AIJCH. (2023).

De la Tabla 2 se concluye que la modalidad por la cual se ha detectado en el AIJCH más personas portando clorhidrato de cocaína para ser llevadas al extranjero, ha sido la de acondicionada en maleta con 452 detenidos entre el 2018 y el 30 de junio del 2023, siguiendo

de ingestados o personas que llevan el clorhidrato de cocaína dentro de cápsulas de látex en su sistema digestivo con 119 detenidos y la modalidad de droga adherida al cuerpo o conocida como “momia” con 55 detenidos. Respecto a las intervenciones por las cuales se ha decomisado más clorhidrato de cocaína, están en primer orden las de modalidad de droga acondicionada en maletas con 2,420.946 Kg., seguida de los comisos en carga aérea con 1,241.94 Kg. e ingestados con 188.128 Kg., durante el mismo periodo.

1.3.5. Dimensión 5: Resultados de la interdicción al TID en el AIJCH

Efectuado un análisis de las bases de datos de estadística de la DIRANDRO PNP, DEVIDA y UNODC, se encontraron los siguientes resultados.

Las superficies cultivadas con arbustos de coca a nivel nacional (materia prima del clorhidrato de cocaína) alcanzaron un nivel récord en el año 2022 con 95,088 hectáreas, casi 18% más respecto al año 2021 y 75.5% más que las observadas el año 2018. Según se aprecia en la Figura 3.



Figura 3. Evolución de superficie cultivada de hoja de coca en el Perú.

Nota Fuente: Sistema de información de lucha contra las drogas SISCOD. (2023). Indicadores de Políticas. Superficie cultivada con arbusto de hoja de coca en producción. Perú. Recuperado de <https://sistemas.devida.gob.pe/siscod/indicadores>.

Teniendo en consideración los datos del Sistema de información de lucha contra las drogas (SISCOD) respecto a la potencial producción anual de cocaína y el rendimiento de superficie cultivada con arbusto de hoja de coca, sobre los cuales se precisa que de una hectárea de arbusto de hoja de coca se extraen 2,369 kilogramos de hoja de coca y, que de 258.621 kilogramos de hoja de coca se produce un kilogramo de clorhidrato de cocaína, se desprende la Tabla 3 para la evolución de estas variables entre los años 2018 y 2022.

Tabla 3

Comparativo de plantaciones de coca, obtención de hoja de coca y producción de clorhidrato de cocaína

	2018	2019	2020	2021	2022
Plantaciones (ha.)	54,164	54,655	61,777	80,681	95,008
Hoja de coca TM	127,5	132,4	146,4	191,13	225,07
Clorhidrato de cocaína TM	493	512	566	739	870

Nota. Fuente: Adaptado del Sistema de información de lucha contra las drogas SISCOD. (2023)

De la Tabla 3 se concluye que la pandemia del COVID 19 no fue motivo para que la extracción de hoja de coca y la producción de clorhidrato de cocaína durante el 2020 y 2021 cayeran o por lo menos se paralizaran, por el contrario, tuvieron un ritmo de crecimiento bastante alto, lo que significa que si bien es cierto el Estado dispuso como medida sanitaria, la paralización de todas las actividades para evitar la propagación del virus; los trabajos ilícitos direccionados al cultivo de arbusto de coca y producción de clorhidrato de cocaína no se detuvieron, peor aún si se considera que las labores de erradicación de cultivos de plantas de coca quedaron en suspenso y la PNP centró sus recursos en consolidar las medidas

gubernamentales para evitar la propagación del virus, por lo que no hubieron operativos de interdicción del TID en las zonas de producción. Es más, según la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, 2023) los países productores de clorhidrato de cocaína (Colombia, Perú y la República Plurinacional de Bolivia) han perfeccionado sus técnicas de producción para hacer una droga con más pureza y alcanzando una cifra nunca antes registrada de 2,300 toneladas producidas durante el año 2021. Contraparte con la información de la producción de clorhidrato de cocaína a nivel nacional, se cuenta con la información estadística de la DIRANDRO PNP de las drogas cocaínicas decomisadas en Perú durante el periodo comprendido entre el año 2018 y junio del 2023, la que se muestra en la Figura 4.



Figura 4. Drogas cocaínicas decomisadas en el Perú del 2018 al 30 de junio del 2023.

Nota Fuente: Elaboración propia.

De la Figura 4 se desprende que el decomiso de drogas cocaínicas a nivel nacional tuvo una baja durante la pandemia, sin embargo, subió el año 2022. A nivel del AIJCH, solo se decomisa clorhidrato de cocaína y las estadísticas se observan en la Figura 5



Figura 5. Clorhidrato de cocaína decomisado por el Departamento Aeroportuario Antidrogas del 2018 al 30 de junio del 2023.

Nota Fuente: Elaboración propia

Los datos estadísticos de la Figura 5 demuestran que los decomisos de clorhidrato de cocaína en el AIJCH fueron altos en la pre pandemia, decayendo durante los años 2020 y 2021 en que estuvieron suspendidos los vuelos comerciales de pasajeros (no los de carga), sin embargo, el 2022 que se llegó a casi un nivel de normalización de vuelos, se volvieron a incrementar los decomisos de esta droga.

1.4. Marco normativo e institucional

1.4.1. Marco normativo

La Constitución Política del Perú, en el Art. 8 define el rol del Estado en la represión al TID a través de acciones destinadas a combatir y sancionar este ilícito. Asimismo, el Art. 166 establece que, a la PNP le corresponde la prevención, investigación y el combate de la delincuencia, siendo una de las modalidades más graves el TID, por sus perjuicios a la sociedad.

El Decreto Ley 22095, Ley de represión del tráfico ilícito de drogas; considera que las drogas constituyen un grave problema social y que las normas emitidas con anterioridad no

eran eficaces para combatir su producción, comercialización y consumo; por lo que en su Art. 1 señala que el objetivo de la norma es la represión del TID; la prevención de su uso ilegal, así como la rehabilitación del drogadicto y la reducción de las áreas donde se cultiva la planta de coca.

El Decreto Legislativo 824, Ley de lucha contra el TID; es una norma del año 1996 que reorienta la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, luego que como consecuencia de las acciones terroristas generadas por Sendero Luminoso y el MRTA, las fuerzas del orden orientaran todas sus capacidades para pacificar al país. En el Art. 1 declara como interés nacional la lucha contra el consumo de drogas en el país y, en su Art. 5, especifica que la PNP a través de la DIRANDRO PNP es la institución que tiene bajo responsabilidad prevenir su consumo indebido, realizar operaciones de interdicción del TID y realizarlos procesos investigatorios, para lo cual detalla sus funciones en este ámbito.

El Decreto Legislativo 1241, que fortalece la lucha contra el TID; se da en el año 2015 debido a que el TID comenzó a presentarse asociado a otros delitos; por lo que según su Art. 1 tiene como propósito fortalecer las acciones contra el TID, a través de acciones de prevención, investigación y combate. Asimismo, en su Art. 2 define a las autoridades competentes, siendo la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA) quien tiene la responsabilidad de la encargada de plantear las políticas a llevarse a cabo contra el TID, así como articular a los organismos competentes en la lucha contra el TID; el Ministerio del Interior que tiene la responsabilidad de llevar a cabo las políticas de su sector en este ámbito; y la PNP como responsable de llevar a cabo las operaciones de interdicción del TID. Es importante que esta ley obliga a todos los organismos, sean públicos o privados, así como a todas las personas, a cooperar y contribuir con las autoridades competentes en la lucha contra el TID. Por último, en el Art. 3 detalla las acciones que desarrolla la policía en el ámbito de la interdicción.

Código Penal, que en sus Art. 296 al 302 tipifica y sanciona el tráfico ilícito de drogas en el ámbito de los delitos contra la salud pública.

El Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, dispone como obligación de los operadores de los aeródromos, de los explotadores aéreos y operadores de servicios especializados aeroportuarios, en coordinación con las autoridades competentes, establecer las medidas de seguridad que impidan el TID.

1.4.2. Marco institucional

La Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas “DEVIDA”, de acuerdo a la Ley 28003 (Arts. 3 y 3ª) y al Decreto Legislativo 1241 (Art. 2), es un Organismo Público Descentralizado adscrito al sector Presidencia del Consejo de Ministros y presidido por su titular, cuya función principal es de plantear las políticas a llevarse a cabo contra el TID, así como articular a los organismos competentes en contrarrestar el TID.

La PNP, que conforme a la Ley 24949, al Decreto Legislativo 1241 (Arts. 2, 3 y 15) y al Decreto Legislativo 1267 (Arts. 1, 2 y 18), a través de la DIRANDRO PNP, es la entidad del Estado que tiene por función prevenir su consumo indebido, realizar operaciones de interdicción del TID y realizarlos procesos los investigatorios.

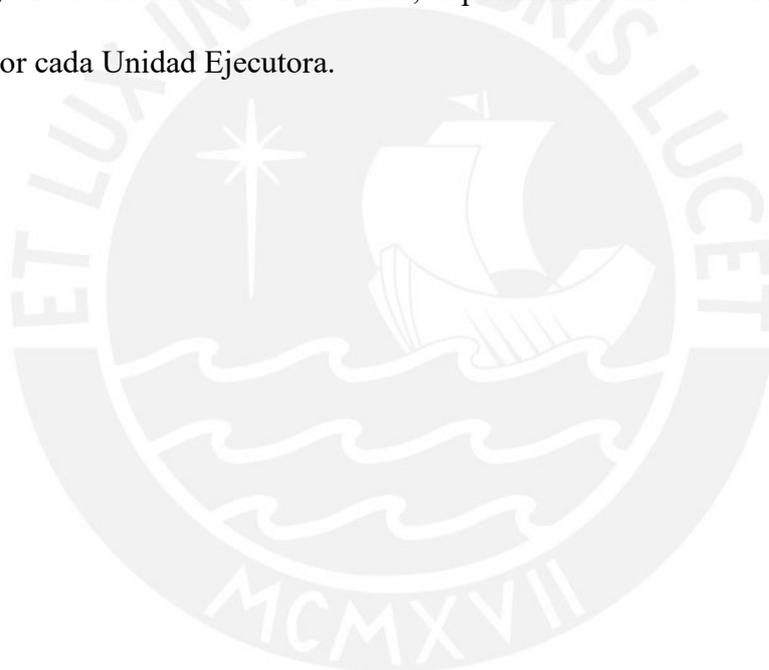
El personal de Aduanas, ejecuta su trabajo en base a lo prescrito en la Ley General de Aduanas y su Reglamento; así como por la Ley de los Delitos Aduaneros y su Reglamento. Cabe señalar que, conforme a su Procedimiento General: CONTROL-PG.02: ejecución de acciones de control extraordinario, al encontrar drogas durante el desarrollo su labor propia, señala su protocolo que debe comunicar al representante del Ministerio Público y, cuando corresponda, a la policía especializada en TID.

1.4.3. Políticas públicas

La Política Nacional contra las Drogas al 2030 (PNCD), emitida el año 2020 surge ante el problema público “Los daños ocasionados a zonas estratégicas y a poblaciones en situación

de vulnerabilidad del país por los cultivos ilícitos, el tráfico ilícito y el consumo de drogas”, esta política establece el accionar del Estado para enfrentar los cultivos ilegales de arbustos de coca, el TID y el uso indebido e ilegal de las drogas, con el objetivo de disminuir los perjuicios que causan a los territorios, las poblaciones y a la economía del país.

El Plan operativo institucional POI 2023 del Ministerio del Interior, aprobado mediante Resolución de Secretaría General N°0064-2023-IN-SG; es un instrumento para ejecutar el Plan Estratégico Institucional 2022-2026, articulando las actividades operativas con las acciones y objetivos estratégicos institucionales. Tiene como objetivo estratégico institucional N° 6 Reducir el TID, así como los delitos conexos; especificando las actividades operativas y presupuestales por cada Unidad Ejecutora.



Capítulo II: Causas del problema público

2.1. Marco teórico causal

2.1.1. *Causa 1. Incremento de plantaciones de coca y de la producción de clorhidrato de cocaína, que convergen con la existencia en el mundo de mercados establecidos para la cocaína donde el número de consumidores crece considerablemente*

UNODC (2023) señala que la oferta mundial de clorhidrato de cocaína según la data que maneja ha alcanzado cifras récord en el año 2020 al llegar a las 2,000 toneladas, continuando su desmesurado crecimiento durante el 2021. Según los estudios, se debe principalmente al aumento de los cultivos de plantaciones de coca, las cuales del 2020 al 2021 tuvieron un increíble crecimiento del 35%, llegando a superar las 300,000 hectáreas; de las cuales el 61% se encuentran en Colombia, el 26% en Perú y el 13% en el Estado Plurinacional de Bolivia (se considera que el aumento se debe a la reducción de los trabajos de erradicación de plantas de coca durante la pandemia). La segunda causa es, que el proceso de transformación de hoja de coca en clorhidrato de cocaína se ha vuelto muy eficiente, reduciéndose la merma y aumentando su calidad y pureza; lo que contribuye a mejorar la oferta mundial de esta droga.

De otro lado, se tiene que, en los mercados establecidos para la cocaína, que son aquellos países donde la proporción de la población que consume la droga es alta, tales como Estados Unidos (con una prevalencia del 2.4% de la población) y Europa central y del oeste (con 1.43% de prevalencia); el número de consumidores continúa en aumento, creciendo un porcentaje más acelerado que el de la población mundial. Se estima que existen 21.5 millones de consumidores de cocaína y las cifras podrán aumentar a 55 millones si sigue en crecimiento la prevalencia de su consumo en Asia, África y Europa del este (donde el comercio se ha detenido por el conflicto Rusia-Ucrania). Esta situación hace que la oferta y la demanda de cocaína, generen una permanente expansión de este mercado; lo cual impulsa en el Perú, como segundo productor mundial de esta droga, que los productores busquen llegar a los mercados

internacionales para consolidar sus ganancias, utilizando para ello las diferentes vías de salida del país, entre ellas el aeropuerto de la capital.

2.1.2. Causa 2. Participación de más y pequeños grupos criminales que actúan solo en partes de la cadena de suministro, hacen más difícil la detección de estos actores

UNODC (2023) informa que la cadena del comercio ilegal de la cocaína a nivel mundial estaba a cargo de las grandes organizaciones o cárteles, sin embargo, poco a poco se fue fragmentando la participación de éstos a fin de evitar verse descubiertos. En la actualidad han surgido los denominados proveedores de servicios, es decir, grupos de personas ligadas a la criminalidad que tercerizan la prestación de sus servicios en determinados eslabones de la cadena de producción (tareas específicas) con el único interés de recibir una retribución económica, ya que no son los dueños de la droga y participan en la actividad de manera independiente brindando muchas veces servicios a varios clientes a la vez. Estos servicios pueden ser el transporte de la droga, lavado de dinero, la corrupción de autoridades, etc. Estos actores cobran notoria relevancia, al ser difícil su detección por parte de las autoridades; y de lograrlo no obtendrían mayor información debido a que los contactos y los pagos solo son a través de las tecnologías de información y comunicación, no contando con mayor información de quienes serían los dueños o conductores de la droga comercializada. Esto es lo que sucede en casi la totalidad de casos de los denominados burriers que son intervenidos llevando droga hacia el extranjero a través del primer terminal aéreo del país, por lo que los dueños de estos negocios persisten con su ilícita actividad

2.1.3. Causa 3. La corrupción a la que fácilmente se ven envueltas las autoridades dejando de lado su compromiso de contrarrestar el tráfico ilícito de drogas

Mamani et al. (2020) hicieron un estudio que parte de un análisis de criminología crítica, es decir entender la criminología desde la perspectiva de la sociología y; señala que el hecho que ayuda de manera esencial a esta actividad criminal, es que, para dar fluidez a los

diferentes componentes de la cadena de producción del TID, los múltiples actores cuyas ganancias varían de acuerdo a variados factores como contactos, riesgos, etc. se valen de la corrupción a la que se supeditan las diferentes autoridades que encuentren en el camino, llegando incluso a asociarse con grupos subversivos que a cambio de dinero les brindan seguridad.

2.1.4. *Causa 4. En el AIJCH, Lima Airport Partners, los explotadores aéreos y operadores de servicios especializados aeroportuarios no apoyan las operaciones antidrogas*

Caro (2017) investigó sobre implementación de estrategias de inteligencia antidrogas en el AIJCH del 2015 al 2016 y resultado de las entrevistas a actores involucrados en el problema del TID en el AIJCH, se conoció que los diferentes actores privados que ejercen actividades en dicha sede no colaboran con las operaciones antidrogas al no brindar información cuando los agentes así lo requieren. Además, la encargada de la concesión LAP, tampoco lo hace, poniendo incluso trabas a la labor de los agentes al no permitir su ingreso a zonas como las salas de embarque y otras que se encuentran a su cargo.

2.1.5. *Causa 5. La generalización del uso de contenedores para el transporte de carga aérea se ha constituido en la manera más fácil, eficaz y menos riesgosa para enviar droga a cualquier parte del planeta*

AMERIPOL (2013) señala que una de las mayores amenazas del narcotráfico es la utilización de contenedores en el comercio global por vía aérea y marítima. Es tan grande la cantidad de contenedores que por ambas vías de comunicación son trasladadas las mercancías en el comercio global, que solo un mínimo porcentaje son sometidos a una revisión o registro de manera adecuada a fin de descartar si en su interior se está llevando drogas u otra sustancia ilegal. Este hecho hace que este sistema de embalaje para el envío de mercancías sea en la actualidad la manera más fácil, eficaz y menos riesgosa para enviar droga a cualquier parte del

planeta. Por lo indicado, los Estados deben optimizar los medios de las Aduanas y Policías para ampliar la cobertura de registros y alertas a través de los sistemas de información.

2.2. Análisis causal

2.2.1. Causa 1: Zonas de seguridad restringida para la DIRANDRO PNP e inexistencia de control antidrogas en los accesos a rampa

La zona de rampa del AIJCH, es aquel lugar donde aparcan los aviones y donde en consecuencia, están expuestos a cualquier tipo de intrusión; por lo que debe ser el lugar en donde todas las personas que accedan a ella, ya sea pasajeros, tripulantes, trabajadores de los explotadores aéreos, trabajadores de los operadores de servicios especializados aeroportuarios, trabajadores de los proveedores de las aeronaves, personal de seguridad, etc.; así como, los equipajes, carga, envíos postales, suministros para las aeronaves, etc.; deban pasar por un exhaustivo control de seguridad.

Como se ha señalado en el acápite 1.3.1 del presente proyecto, que describe la dimensión “Infraestructura y la capacidad operativa del aeropuerto internacional Jorge Chávez”, este terminal aéreo, tiene además de los accesos a rampa existentes desde el interior del edificio central, otros cuatro; en los cuales la concesionaria LAP cumple con efectuar los controles necesarios a través del personal de seguridad de la empresa Securitas (contratada para tal fin); basándose para dichos controles en los procedimientos del Manual de Seguridad para Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita de la OACI; y como se ha mencionado, estos documentos exigen el desarrollo de exhaustivos protocolos orientados a bloquear toda “interferencia ilícita” y, este término define a todos los actos, o tentativas, tendientes a vulnerar la seguridad de la aviación civil, que conforme a lo detallado se orienta a la seguridad de las aeronaves, tripulantes, pasajeros, personas que hacen uso por cualquier motivo del aeropuerto y de sus instalaciones. Por lo que cuando se entrevistó al Gerente de Seguridad de LAP, precisó que en dichos accesos no existe personal que cumpla labores de

control antidrogas. De otro lado, es necesario acotar que, en dos de estos accesos, el de la zona norte por donde ingresa el servicio de comida para las aeronaves y el de la zona sur donde ingresa la carga aérea, está presente inopinadamente personal de Aduanas desarrollando sus funciones propias.

La DIRANDRO PNP, a través de su personal no cubre servicio en estos cuatro accesos, por lo que no existe un control antidrogas en ellos. La DIRANDRO PNP debe contar con personal especializado y canes antidrogas de manera permanente en estos accesos, debido a que son filtros seguramente identificados por la criminalidad para ingresar droga a la zona más sensible del terminal aéreo y así poder transportarla fuera del país. En su entrevista la Gerente de Aviación de Securitas Sra. Tania Morales señaló:

Sería ideal que, así como hay Aduanas en los accesos a plataforma para ver el tema de contrabando, hubiera personal de la policía antidrogas para que haga el control que evite el ingreso de esta sustancia al AIJCH, ya que nosotros no tenemos entrenamiento en tema de drogas.

Asimismo, Lima Airport Partners (2023), indica que los principales procesos de inspección para la seguridad aeroportuaria son los que se llevan a través de controles e inspecciones hacia las zonas de seguridad restringida a fin de impedir que se ejecuten actos de interferencia ilícita, y lo hacen desarrollando el Programa de Seguridad del Aeropuerto (PSA), para lo cual cuentan con personal capacitado y entrenado, así como con máquinas de rayos X y detectores de metales. El personal que por motivos de trabajo debe ingresar y/o permanecer en estas zonas, tiene una identificación otorgada por LAP, que facilita su ingreso.

Estas zonas definidas como zonas de seguridad restringida según el Documento 8973 - Manual de Seguridad de la Aviación; antes mencionado, son lugares dentro del AIJCH donde se puede efectuar la contaminación de naves, carga y equipaje con droga; donde pudiera transitar carga y equipaje conteniendo drogas, donde podrían transitar personas implicadas en TID, etc.; por lo que la presencia de los efectivos de la DIRANDRO PNP es indispensable. La

concesionaria LAP entrega a los policías de la DIRANDRO PNP que presta servicios en el aeropuerto una identificación que les permite el acceso a las zonas de salidas y embarques nacionales e internacionales, plataforma, edificio de carga y Siberia (patio de maletas); sin embargo si un policía antidrogas por razones fundadas de su trabajo debe ingresar a estas zonas (por un seguimiento, verificación de información, etc.), o a otras a las cuales no está autorizado por el fotocheck, además de identificarse ante el personal de seguridad (de la empresa Securitas), debe explicar las razones por las cuales necesita ingresar, luego el personal de seguridad se comunica con su supervisor de turno quien a su vez gestiona la autorización de ingreso; una vez dada la autorización, el personal policial es sometido a una inspección. En el caso del personal del Departamento Antidrogas del AIJCH que trabajan vestidos de civil y que para sus labores de perfilamiento tienen que mezclarse entre los pasajeros y demás concurrentes del terminal aéreo, se les exige incluso como condición que para ingresar vistan el chaleco distintivo de la policía; lo que hace resquebrajar la incógnita de su identidad y el factor sorpresa. En líneas generales los policías antidrogas para acceder a una zona de seguridad restringida, deben en el momento que lo necesitan, hacer la gestión ante el personal de seguridad privada contratada por LAP (Securitas), lo que significa un lapso de tiempo que da lugar a la pérdida del contacto con la persona o el equipaje en sospecha; además de los condicionamientos antes señalados; que finalmente redundan en que al dificultarse el control antidrogas sobre el espacio territorial aeroportuario, la criminalidad se vea facilitada en traficar la droga a través de él. Entrevistado el Comandante PNP Gary Yubber Kaser Ocharán, explicó:

La empresa de seguridad que trabaja para LAP en vez de apoyar pone trabas al personal policial para su ingreso a determinadas zonas, exigiéndoles entre otras cosas que estén uniformados o con sus chalecos, cuando por la labor propia deben de estar mimetizados o vestidos como cualquier otro pasajero para evitar sospechas y no ser advertido para atrapar al burrier. El acceso a los ambientes es limitado de acuerdo a la tarjeta de identificación que poseen. En otros aeropuertos del mundo como el de Madrid para

poner un ejemplo, la policía tiene acceso a todas las instalaciones. Además, para pasar a zona de embarque hay que pasar como todo pasajero por el arco de seguridad y obviamente el policía lleva su arma y va a dar alerta, haciendo que sea visible su identidad que debería pasar desapercibida para un mejor trabajo.

Por su parte, el Teniente PNP Gerson Huamaní Ruíz Jefe del Departamento de la Policía Canina Antidrogas, al ser entrevistado corroboró esta difícil situación por la que debe trabajar la policía, enfatizando que: “El problema que tenemos en nuestro trabajo es el acceso a las diferentes áreas del AIJCH que es bastante restringido”.

2.2.2. Causa 2: Falta de interés de las organizaciones privadas

Una de las causas que genera el problema público materia de investigación, es que la concesionaria LAP, la empresa de seguridad “Securitas” que la concesionaria tiene contratada para resguardar el complejo aeroportuario; los operadores de servicios especializados aeroportuarios, que son quienes para los servicios vinculados a las operaciones aéreas utilizan equipos e infraestructura especializada; los explotadores aéreos, es decir las compañías de aviación que están autorizadas a prestar servicios en el país de acuerdo a las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) 35, 121 y 91, que operan en el AIJCH; se esfuerzan solo en cumplir rigurosamente las normativas de la OACI contra cualquier intrusión que ponga en riesgo las operaciones aéreas de acuerdo al anteriormente mencionado Manual de Seguridad para Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita de la OACI (documento 8973); que marca las pautas para desarrollar exhaustivos protocolos orientados a toda “interferencia ilícita”, es decir, todos los actos preparatorios o acciones que en sí buscan vulnerar la seguridad de la aviación civil, por lo que, estos protocolos de seguridad se orientan específicamente a la seguridad de las aeronaves, tripulantes, pasajeros, personas que hacen uso por cualquier motivo del aeropuerto y sus instalaciones; no hacen registros con el fin de detectar drogas, sus protocolos internacionales no los obliga a hacerlo. Asimismo, en los hechos LAP tampoco facilita la labor de la policía antidrogas, lo que ha sido corroborado en las entrevistas

y en lo señalado en el número 2.1.4 del Marco Teórico Causal del presente trabajo. Se rescata que en la entrevista efectuada al Gerente de Seguridad de LAP Sr. Juan Salas, este puntualizó:

LAP no se encuentra involucrada en la lucha antidrogas porque no es parte de las tareas del operador del aeropuerto (...) el personal de seguridad al momento de realizar los procesos de inspección a los pasajeros y su equipaje de mano, así como a los usuarios y vehículos, si observa o sospecha sobre algún bulto o artículo se comunica inmediatamente al personal policial de la DIRANDRO PNP del AIJCH para la intervención correspondiente.

2.2.3. Causa 3: Deficiente gestión de los organismos estatales

Tal como se informó en el acápite 1.3.1 del presente proyecto de investigación, que describe la dimensión “Infraestructura y la capacidad operativa del AIJCH”, el aeropuerto el año 2019 llegó a transportar 10'400,146 pasajeros a destinos internacionales, es decir un promedio de 28,493 por día y, el año 2022 en proceso de recuperación de operaciones post pandemia transportó 6'889,196 pasajeros hacia los mismos destinos, es decir 18,874 pasajeros por día. En carga aérea, en el 2019 se movilizó 244,001 TM hacia el extranjero, es decir 668 TM por día y el año 2022 se movilizó 193,403.34 TM lo que equivale en promedio a 529.87 TM por día.

El Departamento Antidrogas del AIJCH cuenta con 15 policías de servicio por día para cumplir su trabajo, el Departamento de la Policía Canina Antidrogas tiene por turno en el mejor de los casos a 4 guías con sus respectivos canes detectores de drogas; por su parte Aduanas cuenta con 40 efectivos que se dividen en diferentes turnos, los policías antidrogas del GETTA dispone en total de 13 policías para cubrir todos los turnos y todos los días.

Sumadas las fuerzas, en el mejor de los casos, quiere decir que 40 efectivos entre policías, Aduanas y GETTA tienen el trabajo de hacer control antidrogas a 18,875 pasajeros y 529.87 TM de carga que por día salen al extranjero, control cuya efectividad dista de la

realidad. Sin contar que la policía antidrogas debería tener presencia permanente en los cuatro accesos a rampa que existen, además de los existente en el edificio principal del terminal.

De otro lado, en el AIJCH no existe un orden en las acciones antidrogas por los organismos del estado DIRANDRO PNP y Aduanas. Por una parte, no hay una distribución para el control de espacios físicos en el trabajo de detección de drogas, en un determinado counter puede haber simultáneamente personal de la policía antidrogas y de Aduanas; lo mismo pasa con los canes detectores de drogas de la DIRANDRO PNP, cuyos guías hacen registros, muchas veces en las mismas zonas donde los canes antidrogas de Aduanas también están presentes. Hay desorden también en la asignación y uso de recursos, todos los recursos para la lucha antidrogas, trabajo que normativamente está a cargo de la DIRANDRO PNP, debería estar bajo administración y dominio de esta entidad; resulta sorprendente conocer que la máquina para detectar ingestados llamada Body Scan que opera en el AIJCH sea propiedad y esté bajo la administración de Aduanas; asimismo que Aduanas posea canes detectores de drogas. Entonces la pregunta es ¿Por qué Aduanas que de acuerdo a ley tiene como función combatir los delitos aduaneros orienta sus recursos a combatir el TID que es función de otra institución?

Esta situación genera un desperdicio y duplicidad de esfuerzos, si bien es cierto dada la poca cantidad de personal con que cuenta la policía antidrogas es apreciable el trabajo que hace Aduanas para la detección de drogas, lamentablemente el conjunto no está organizado; por lo que todo esto se sintetiza en la gestión que viene efectuando el Estado en general, y específicamente la DIRANDRO PNP y Aduanas, entendiéndose en consecuencia, como una de las causas por la que se utiliza el AIJCH de manera recurrente para el TID. Entrevistado el Sr. Jorge Cuadros, encargado de la BOE de Aduana en el AIJCH indicó:

Además del personal distribuido en los diversos puntos de control del AIJCH también se cuenta con un área de control especializado que nos dota de binomios K9 guía can, entrenados y certificados a nivel internacional para la detección de drogas en cualquier

modalidad, también se cuenta con tecnología de rayos X, tenemos el Body Scan que ayuda a detectar a los burriers que transportan droga en la modalidad momia e ingesta.

Asimismo, en entrevista efectuada al Jefe del Departamento Antidrogas del AIJCH Comandante Yuber Kaser Ocharán indicó:

Hay funciones que Aduanas viene usurpando a la policía antidrogas, de tiempo atrás no se ha hecho nada y ellos han continuado, tal es el caso del Body Scan que por función es un recurso tecnológico que debería estar a cargo de la policía y no de Aduanas que además no hace un buen trabajo al hacer malas lecturas, ya que da falsos positivos para ingesta, lo que genera problemas a los policías intervinientes, ya que deben gestionar con su propio peculio el cambio de pasajes porque pierden el vuelo, encargarse de la comida, hospedaje, etc. del intervenido a fin de evitar verse involucrados en denuncias y problemas penales que el pasajero que perdió su vuelo puede efectuar. Por eso ahora, se hace una contraprueba a través de una tomografía en el Hospital Carrión para corroborar la existencia de cuerpos extraños dentro del organismo de las personas. Es más, ellos tienen sus propios canes antidrogas, manejan sus propios reactivos para drogas.

Es interesante conocer, que la mayor parte de los recursos que se emplean en contrarrestar el TID provienen de la ayuda que el gobierno norteamericano brinda al Perú a través de la Oficina Internacional de Asistencia Antinarcóticos y Cumplimiento de la Ley (INL), esta ayuda se basa en convenios suscritos entre ambos países, pero que da la prerrogativa al gobierno norteamericano de supervisar, a cambio, los avances que tiene Perú en contrarrestar el TID en su condición de país productor. Esto a su vez significa, que el gobierno americano decide a través de que institución brinda su apoyo; tal es el caso de los canes antidrogas de Aduanas que han sido comprados, preparados y certificados, en su mayoría, en los Estados Unidos de América, incluso otras tecnologías que posee Aduanas para detectar drogas, han sido brindadas por este gobierno. En otras palabras, el gobierno norteamericano por los

recursos que brinda, no solo ejerce influencia en la política antidrogas y en los operadores de justicia del Perú, sino que brinda recursos a las instituciones que cree por conveniente deban utilizarlos y no a quienes conforme a la ley peruana tengan que recibirlos, lamentablemente el Estado viene siendo indiferente y promueve un desorden que se agranda día a día; este es un problema que se recomienda sea tema específico de estudio posterior.

2.2.4. Causa 4: Incontrolable crecimiento de la producción y oferta de clorhidrato de cocaína

La información obtenida y descrita en el numeral 2.1.1. del marco teórico causal del presente proyecto de investigación y que se sustenta en la información y estudios contenidos en el Informe Mundial sobre la cocaína 2023 de la Organización de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) es bastante preocupante. Respecto a la oferta, las áreas con plantaciones de coca, la cosecha de hoja de coca y la subsecuente potencial producción de clorhidrato de cocaína ha tenido un crecimiento vertiginoso del 2018 al 2022, incluso durante la pandemia del COVID 19 durante la cual todas las labores productivas y comerciales decayeron considerablemente a nivel mundial, la cadena de producción del clorhidrato de cocaína continuó creciendo, según se indica, el motivo fue la paralización de las actividades encaminadas a erradicar las plantaciones de coca; sin embargo el año 2022 que se retomó esta tarea, la línea de crecimiento de la producción de esta droga fue igual. Tal como se indica en la Tabla 3, en el Perú, en el año 2022 hubo 95,008 hectáreas de plantaciones de coca, que produjeron 225,07 TM de hojas de coca, que a su vez se transformaron potencialmente en 870 TM de clorhidrato de cocaína, la misma que de acuerdo al mismo informe ha llegado a alcanzar una pureza casi total, lo que significa que las técnicas de producción se están optimizando. Por el lado de la demanda, los lugares donde hay mayor prevalencia a la cocaína en razón al porcentaje su población que la consume, son en primer lugar Oceanía, seguido de Norteamérica, Europa central y occidental. En el caso de Europa oriental, la cocaína alcanzaba

precios inimaginables porque era consumida solo por gente de clase económica bastante acomodada, especialmente en Ucrania, sin embargo, desde febrero del 2022 que comenzó la guerra, el tránsito hacia esa zona se ha visto drásticamente afectado y las oportunidades de consumir cocaína también. De acuerdo al Sistema de Información de Lucha Contra las Drogas (SISCOD), un kilogramo de clorhidrato de cocaína en suelo peruano costaba en el año 2021 en promedio 4,211 soles (1,058.04 dólares al tipo de cambio de aquel año), sin embargo, de acuerdo al Informe mundial sobre las drogas 2023 de la UNODC, el precio mayorista del kilogramo de clorhidrato de cocaína en Europa alcanza en promedio los 46,906 dólares y en Estados Unidos es de 30,500 dólares (precios de estudio efectuado el año 2021).

En términos generales, al narcotraficante peruano le resulta altamente rentable vender el clorhidrato de cocaína en Europa o en Estados Unidos donde los precios son treinta y hasta cuarenta veces más que los pagados en Perú. Con solo exportar un kilogramo, ya está obteniendo fuertes ganancias. Es por ello, que drogas en esas pequeñas cantidades son llevadas en el aparato digestivo de los burriers (modalidad ingestado), así como acondicionados en la estructura de las maletas, comestibles, artesanías, etc.; siendo para esto la vía más directa la aérea a través del AIJCH, por lo que esta es una de las causas del problema que se está tratando.

Lo antes señalado se demuestra con la información contenida en la Figura 6 y Figura 7, donde se aprecia la estadística entre los años 2018 y 2023 de la nacionalidad de los burriers detenidos en el AIJCH con indicación de su nacionalidad y la siguiente es la estadística de los destinos hacia donde el clorhidrato de cocaína decomisado a dichos burriers era trasladada. Se aprecia que no existe una relación entre la nacionalidad de los burriers respecto al destino donde se conducía la droga, la mayor cantidad de detenidos son de nacionalidad peruana (456), seguidos por mexicanos (63), españoles (19), venezolanos (11) y malasios (7). Respecto a los destinos, los más recurrentes son España (311), México (80), Italia (53), Francia (49) y Países Bajos (17); lo que concuerda con los lugares donde existe mayor demanda y el precio de la

droga es más alto, como lo son los países de Europa occidental y central; así como Estados Unidos, lugar donde las extremas medidas de seguridad de sus terminales aéreas hacen que llegue vía México utilizando otras vías. No se deja de lado como destino, a los países de Europa del este como Bielorrusia, Estonia, Croacia, Letonia y Ucrania, donde los precios del clorhidrato de cocaína alcanzan niveles exorbitantes, al igual que Malasia, punto de entrada al continente asiático.

BARRIERES DETENIDOS EN EL AIJCH DEL AÑO 2018 A ABRIL DEL 2023 CON INDICACIÓN DE SU NACIONALIDAD							
	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023 ENE - ABR	TOTAL
DETENIDOS	179	161	45	45	135	48	613
HOMBRES	123	114	27	33	88	29	414
MUJERES	56	47	18	12	47	19	199
CLORHIDRATO DE COCAÍNA DECOMISADO (Kg)	657.946	611.915	234.080	157.839	613.058	216.654	2,491.492
NACIONALIDAD							
BIELORRUSIA	1	1	0	0	0	0	2
BOLIVIA	2	0	0	0	0	0	2
BRASIL	0	0	0	0	3	0	3
CANADA	1	0	0	0	0	0	1
CHILE	0	3	0	0	1	0	4
CHINA	0	0	1	0	0	0	1
COLOMBIA	1	1	0	1	0	0	3
CROACIA	0	1	0	0	0	0	1
CUBA	1	0	0	0	0	0	1
ECUADOR	3	0	0	0	0	0	3
ESPAÑA	6	5	0	2	2	4	19
EE.UU.	2	0	1	0	0	0	3
INDONESIA	0	1	0	0	0	0	1
ISRAEL	1	3	0	0	0	1	5
ITALIA	1	0	0	0	1	0	2
LETONIA	0	1	1	0	0	0	2
LITUANIA	2	1	0	0	0	0	3
MALASIA	1	6	0	0	0	0	7
MEXICO	35	19	2	6	1	0	63
MONTENEGRO	0	0	1	0	0	0	1
NORUEGA	0	1	0	0	0	0	1
PAISES BAJOS (HOLANDA)	1	1	0	0	0	0	2
PARAGUAY	1	1	0	0	0	0	2
PERU	104	110	37	36	127	42	456
PORTUGAL	1	1	0	0	0	0	2
REINO UNIDO (INGLATERRA)	2	0	0	0	0	0	2
REPUBLICA DOMINICANA	0	2	0	0	0	0	2
RUSIA	1	0	0	0	0	0	1
SERBIA	1	0	0	0	0	0	1
SUDAFRICA	0	0	0	0	0	1	1
TURQUIA	1	0	0	0	0	0	1
UCRANIA	0	2	2	0	0	0	4
VENEZUELA	10	1	0	0	0	0	11

Figura 6. Burrieres detenidos en el AIJCH entre el 2018 y 2023 según nacionalidad.

Nota Fuente: Adaptada del área de estadística del Departamento aeroportuario antidrogas del AIJCH.

DESTINOS DE LA DROGA DECOMISADA A LOS BURRIERES EN EL AIJCH DEL AÑO 2018 A ABRIL DEL 2023							
	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023 ENE - ABR	TOTAL
DETENIDOS	179	161	45	45	135	48	613
HOMBRES	123	114	27	33	88	29	414
MUJERES	56	47	18	12	47	19	199
CLORHIDRATO DE COCAÍNA DECOMISADO (Kg)	657.946	611.915	234.080	157.839	613.058	216.654	2,491.492
ALEMANIA	0	0	0	0	1	0	1
ARGENTINA	3	1	1	0	0	0	5
BELGICA	1	2	0	0	0	0	3
BIELORRUSIA	1	0	0	0	0	0	1
BOLIVIA	0	0	2	0	0	0	2
BRASIL	3	4	1	0	2	2	12
BULGARIA	0	1	0	0	0	0	1
CANADA	1	0	0	0	0	0	1
CHILE	6	4	0	0	3	1	14
CHINA	0	0	1	0	0	0	1
COLOMBIA	0	0	0	0	3	0	3
COSTA RICA	1	0	0	0	0	0	1
CROACIA	0	0	0	1	0	0	1
CUBA	1	0	0	0	0	0	1
DINAMARCA	2	2	0	0	0	0	4
ESPAÑA	73	61	24	24	97	32	311
ESTONIA	0	1	0	0	0	0	1
FINLANDIA	0	0	0	0	1	0	1
FRANCIA	9	17	0	4	13	6	49
GRECIA	0	1	0	0	0	0	1
GUATEMALA	0	1	0	0	0	0	1
HUNGRÍA	0	0	1	0	0	0	1
ISRAEL	0	1	0	0	0	1	2
ITALIA	18	19	7	1	4	4	53
JAPON	2	0	0	0	0	0	2
LETONIA	1	0	0	0	0	0	1
LIBANO	0	0	0	1	0	0	1
MALASIA	0	2	0	0	0	0	2
MEXICO	39	25	3	12	1	0	80
PAISES BAJOS (HOLANDA)	7	2	1	0	7	0	17
PANAMÁ	1	4	1	0	0	0	6
PAPÚA NUEVA GUINEA	1	0	0	0	0	0	1
PERU	1	1	1	0	0	0	3
PORTUGAL	0	3	0	1	0	0	4
REINO UNIDO (INGLATERRA)	0	1	0	0	0	1	2
REP. CHECA	0	0	0	0	1	0	1
REPUBLICA DOMINICANA	0	4	1	1	2	1	9
SUDAFRICA	1	0	0	0	0	0	1
TAILANDIA	0	1	0	0	0	0	1
TURQUÍA	1	0	0	0	0	0	1
UCRANIA	0	2	1	0	0	0	3
URUGUAY	0	1	0	0	0	0	1

Figura 7. Destino de la droga decomisada a burrieres en el AIJCH entre el 2018 y 2023.

Nota Fuente: Adaptada del área de estadística del Departamento aeroportuario antidrogas del AIJCH



Figura 8. Diagrama causal (espina del pescado).

Nota Fuente: Elaboración propia

Capítulo III: Concepto y prototipo de innovación

3.1. Desafío de innovación

Tabla 4

Matriz de jerarquización de causas

Causas	Dimensión 1: nivel de impacto en el problema	Dimensión 2: posibilidades de modificación por parte de la organización	Dimensión 3: se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	Total
Zonas de seguridad restringida para la DIRANDRO PNP e inexistencia de control antidrogas en los accesos a rampa	2	2	2	6
Falta de interés de las organizaciones privadas	2	0	0	2
Deficiente gestión de los organismos estatales	2	1	1	4
Incontrolable crecimiento de la producción y oferta de clorhidrato de cocaína	3	0	0	3

Nota Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 4 se muestra la jerarquización de causas del problema halladas conforme al análisis causal, determinándose que sobre las causas “Zonas de seguridad restringida para la DIRANDRO e inexistencia de control antidrogas en los accesos a rampa” y “Deficiente gestión de los organismos estatales” se diseñará el prototipo.

Desafío de innovación

¿Cómo podemos mejorar el control de los accesos a rampa y de las zonas restringidas del AIJCH, así como la gestión de la DIRANDRO PNP, a fin de optimizar el servicio de interdicción del TID?

3.2 Experiencia previas para hacer frente al desafío de innovación

3.2.1. Experiencia en el Alemania

Durante las actividades académicas de la pasantía en Europa llevada a cabo por quienes realizan la presente investigación, se conoció que Alemania cuenta con la Policía Federal

Alemana (Bundespolizei), la misma que en colaboración con las autoridades aeroportuarias y otras agencias de seguridad, es responsable de garantizar la seguridad y el cumplimiento de las regulaciones en los aeropuertos de Berlín.

La Policía Federal Alemana utiliza en los aeropuertos del país un sistema integral a través del cual todas las unidades especializadas contribuyen a contrarrestar el TID, el tráfico de mercancías prohibidas y, como todos los aeropuertos, priorizan la seguridad contra atentados que pudieran afectar la cadena en la operación aeronáutica.

Las tareas de interdicción de drogas efectuadas por la policía se caracterizan por lo siguiente:

- ✓ Utilizan solo canes de raza pastores alemanes para la revisión de equipajes los mismos que son entrenados permanentemente y poseen ambientes adecuados dentro de los terminales aéreos.
- ✓ Cuentan con scanner fijos y móviles los mismos que pueden ser usados en la misma pista de aterrizaje cuando el caso lo requiera.
- ✓ Facturados los equipajes en la zona de counters, estos se desplazan hacia el interior por un sistema de fajas lineales hacia una zona donde pasan control a través de unos escáneres que son monitoreados por la misma Policía Federal.
- ✓ Todos los accesos al aeropuerto como a las zonas restringidas que colindan con la pista de aterrizaje y controles aduaneros son administrados por la Policía Federal Alemana trabajando en coordinación permanente con la Interpol para el control migratorio para ello utilizan un sistema digitalizado que contiene una base de datos en tiempo real que permite conocer los impedimentos de entrada o salida de pasajeros de dichos aeropuertos; asimismo, este sistema que está en implementación, permite la identificación facial de 34 nacionalidades en línea con proyección a compartir la base de datos de 110 países del mundo.

- ✓ En el aeropuerto de Berlín - Tegel “Otto Lilienthal” trabajan 389 policías en labores de control general.
- ✓ En el aeropuerto de Berlín-Schönefeld trabajan 465 policías en el control general del terminal aéreo.
- ✓ En el aeropuerto de Berlín-Brandeburgo “Willy Brandt”, que está en funcionamiento desde el año 2020 trabajan 298 policías en el control de todas las actividades aeroportuarias.

3.2.2. Experiencia en España

Por las actividades académicas de la pasantía en Europa llevada a cabo por quienes realizan la presente investigación, se conoció que en el aeropuerto de Barcelona trabajan tres cuerpos policiales los mismos que controlan todos los aspectos de seguridad de dicho terminal aeroportuario. En la región de Cataluña, cuya capital es Barcelona, cumplen funciones policiales los Mossos d'Esquadra que es una policía autonómica de Cataluña que se encarga del orden público dentro y fuera del aeropuerto; contando para ello con equipamiento adecuado y su propia escuela de formación. La Guardia Civil es la policía especializada con jurisdicción en todo España y que cuenta con mayor prestigio y; la Policía Nacional es otro de los cuerpos policiales con jurisdicción en todo España que comparte roles con la Guardia Civil sobre todo en el control interno de los terminales aéreos.

Las tareas de interdicción del TID efectuadas por la policía en el aeropuerto de Barcelona se caracterizan por lo siguiente:

- ✓ El control migratorio lo realiza la Guardia Civil, para lo cual poseen tecnología de identificación facial en línea, interconectada a una base de datos internacional proporcionada por los países europeos; este sistema apoya el control del TID y de mercancías fiscalizadas, que es realizado también por la Policía Nacional.

- ✓ La Guardia Civil y la Policía Nacional tienen acceso a la totalidad de aéreas de dicho terminal aéreo.
- ✓ El aeropuerto cuenta con moderna tecnología de escáneres a donde llegan todos los equipajes facturados mediante un circuito de fajas. También cuentan con vehículos con escáneres para poder realizar controles en cualquier lugar.
- ✓ No existe el apoyo de canes detectores de drogas, debido a que no está permitido que trabajen en estos campos, por considerarse una forma de maltrato animal.
- ✓ Existe un ambiente donde está instalado un equipo de radiología operado por un profesional en radiología, que realiza el análisis de descarte para personas que llevan cápsulas con drogas en su sistema digestivo.
- ✓ Aleatoriamente se pasa al viajero una lámina de toma de muestras por determinadas partes del cuerpo (frente, muñecas, manos, tobillos, zona de la cintura) o también sobre el equipaje o los efectos personales buscando detectar residuos de explosivos o drogas. Los controles de este tipo se llevan a cabo por los vigilantes de seguridad del aeropuerto, pero bajo la supervisión de la Guardia Civil o Policía Nacional
- ✓ La policía tiene el control total de la seguridad del aeropuerto inclusive ellos mismos controlan y regulan el uso de los pases que permiten los accesos a las zonas restringidas.

3.2.3. Experiencia en Colombia

De la Policía Nacional de Colombia (2021) se tuvo conocimiento de lo siguiente:

- ✓ Con el propósito de proteger el comercio internacional del problema del TID, Colombia se hizo parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) implementando sus protocolos en base a esta normativa internacional contra los actos de interferencia ilícita, asimismo, la policía colombiana ajustó sus procedimientos para el control del TID en sus aeropuertos; esto significa que sus controles antidrogas buscan a su vez contrarrestar cualquier acto que afecte las operaciones aéreas. Este trabajo

pretende ejercer mejores controles antidrogas para evitar que se perjudique el comercio exterior, así como la imagen de Colombia.

- ✓ De acuerdo a la norma CONPES 3649 “lineamientos para el control de la mercancía y la seguridad en los nodos de transferencia de comercio exterior”, se ejecutan controles de carga aérea con menor tiempo de duración y menos invasivos, momento en que la policía también debe efectuar sus controles contra el TID los que se centran en dos espacios de tiempo, cuando la carga ingresa a la zona primaria y cuando esta va a ingresar a la nave, para ello utiliza tecnologías como los escáneres, detectores de trazas, etc.
- ✓ La Compañía Antinarcóticos del aeropuerto El Dorado, tiene a cargo el control antidrogas en el aeropuerto que comprende control de pasajeros, control de equipajes, control de carga, control de correos y control de aeronaves.
- ✓ El proyecto de innovación policial en Colombia es el Centro Nacional de Selección de Objetivos (CENSO), que mediante policías debidamente capacitados que interactúan con analistas del área de control aeroportuario, realizan análisis para detectar las cargas a exportar que deben ser controladas, estos controles se programan y se realizan de manera simultánea por las diferentes autoridades involucradas. El control de los pasajeros, lo efectúan los explotadores aéreos con la información que poseen de los mismos en sus sistemas informáticos y que se encuentra vinculada al CENSO.

3.3. Proceso de la conceptualización y el prototipado

3.3.1. Proceso de la conceptualización

A. Generación de nuevas ideas

Teniendo como base el planteamiento del desafío de innovación: *¿Cómo podemos mejorar el control de los accesos a rampa y de las zonas restringidas*

del AIJCH, así como la gestión de la DIRANDRO PNP, a fin de optimizar el servicio de interdicción del TID?; los autores del presente proyecto se reunieron con el Coronel PNP Jefe de la División Portuaria Antidrogas, con la Gerente de Aviación de la empresa de seguridad Securitas Perú, con el Comandante PNP Jefe del Departamento Antidrogas del AIJCH y con el Jefe del GETTA; a fin de generar ideas novedosas y valiosas para enfrentar el desafío de innovación; para ello se recurrió a la técnica de lluvia de ideas, además se tomó en cuenta las vivencias anteriores para hacer frente al desafío de innovación, resultando lo siguiente:

NOMBRE DE LA IDEA	DESCRIPCIÓN DE LA IDEA	FUENTE O AUTOR DE LA IDEA
Designar personal DIRANDRO PNP de servicio permanente en las salas de embarque y patio de equipajes	Existiendo personal DIRANDRO PNP de manera permanente en las salas de embarque y en el patio de equipajes (zonas restringidas) se evitará que estén a cada momento pasando por controles de seguridad y, en caso antes de llegar a estas zonas se haya detectado algún objetivo a seguir, se les comunicará radial o telefónicamente el trabajo a realizar.	Autoría propia.
Empleo de drones por parte de la DIRANDRO PNP para el control de la zona de rampa	El empleo de drones por parte de la DIRANDRO PNP permitiría tener control de la zona de rampa para las operaciones de carga aérea, equipajes y de los trabajadores de los explotadores aéreos y de LAP que operan en dichas zonas	Autoría propia
Adquisición por parte de la DIRANDRO PNP de equipos tecnológicos como rayos X móviles y cámaras de videovigilancia para el control de pasajeros, equipajes y carga.	La DIRANDRO PNP con la adquisición de cámaras de videovigilancia que sean instaladas en zonas estratégicas del AIJCH ejercería un mayor control con menos personal y, poseyendo rayos X móviles, disminuiría los registros intrusivos en cargas y equipajes	Autoría propia
Establecer servicio permanente de la DIRANDRO PNP en todos los accesos a rampa o plataforma.	Estableciendo servicio DIRANDRO PNP en todos los accesos a rampa, se haría control antidrogas que hasta la fecha no se hace, debería estar apoyado por canes detectores de drogas. Actualmente hay personal de Securitas e inopinadamente de	Gerente de Aviación de la empresa de seguridad Securitas Perú

	Aduanas que no son especialistas en temas antidrogas.	
Manejar una base de datos con la información los trabajadores de LAP y los explotadores aeroportuarios.	Esta base de datos permitiría a la policía detectar si alguno de estos trabajadores tiene vinculación con organizaciones afines al TID, además debe hacerse inspecciones con canes en los lugares donde guardan sus pertenencias, vestidores, etc.	Jefe del GETTA
Tomar acciones legales contra LAP por obstruir las labores del Estado contra el TID y contra Aduanas por usurpación de funciones	Las acciones legales contra LAP y Aduanas, las obligarían a respetar la ley y facilitar el acceso de DIRANDRO PNP a las zonas restringidas, así como evitar que Aduanas vaya más allá de sus funciones cuando detecta casos de TID	Jefe del Departamento Antidrogas del AIJCH
Personal de la DIRANDRO PNP debe realizar su trabajo vistiendo uniforme para mayor disuasión	Que el personal de la DIRANDRO PNP desarrolle su trabajo vistiendo uniforme genera un efecto disuasivo en la criminalidad. Asimismo, da lugar a que los perfilamientos, entrevistas e intervenciones a sospechosos generen de estos mayores indicativos.	Autoría propia
Integrar acciones, mediante el control simultáneo de carga, pasajeros, equipajes y correspondencia	Este control simultáneo, es decir en un solo momento y lugar por parte de los diferentes actores que tienen sus intereses funcionales, a fin de evitar los múltiples controles y pérdidas de tiempo.	Policía Nacional de Colombia (2021)
En el Body Scan propiedad de Aduanas, debe haber un servicio permanente de un radiólogo de la PNP para las lecturas	Además del funcionario de Aduanas encargado de operar el Body Scan de su propiedad, para una mejor lectura y evitar los errores que se vienen dando, es conveniente asignar a un especialista en radiología de la sanidad de la PNP para que con sus conocimientos reduzca los márgenes de error.	Autoría propia
Acceso del personal DIRANDRO PNP al Centro de control de cámaras del AIJCH perteneciente a LAP	Este acceso permitiría reducir el número de policías de la DIRANDRO para tener un control de mayores áreas del aeropuerto, siendo ideal que se implemente el sistema de reconocimiento facial	Jefe del GETTA
El gobierno debe generar una adenda al contrato de concesión, a través del cual LAP se comprometa a brindar a la DIRANDRO PNP las facilidades para su trabajo.	Una adenda al contrato de concesión, a través de la cual se adicione la obligación que tiene LAP de brindar facilidades a la DIRANDRO PNP para que cumpla su trabajo en el aeropuerto, dada la condición del país de segundo productor mundial de cocaína.	Jefe de la División Portuaria Antidrogas
Hacer registros antidrogas de manera inopinada en las aeronaves	Antes se hacían registros antidrogas con canes en las aeronaves, lo que debería reanudarse por tener un carácter disuasivo	Gerente de Aviación de la empresa de seguridad Securitas Perú

Los equipajes deben ser inspeccionados al 100% por rayos X con participación de la DIRANDRO PNP y canes antidrogas	Esta inspección debe ser hecha en el patio de equipajes bajo el sistema de HBS (rayos X) con participación de la DIRANDRO PNP y complementados por los canes antidrogas a través de registros masivos	Jefe del GETTA
Promoverse el respeto a las funciones que, por Ley, cada institución o entidad del Estado posee	A fin de evitar acciones encaminadas a obtener protagonismos y usurpar funciones, caso de Aduanas que desarrolla funciones que son exclusivas de la DIRANDRO PNP	Autoría propia
Acceso por parte de la DIRANDRO PNP a las bases de datos de comercio exterior a cargo de Aduanas	Aduanas debe brindar a la DIRANDRO PNP información ONLINE e inmediata del manifiesto de carga de exportación y/o Declaraciones de Aduana, para efectuar el Análisis de riesgo desde una mirada criminal, y poder actuar de forma oportuna	Jefe de la División Portuaria Antidrogas
La DIRANDRO PNP debe participar en la evaluación hecha por Aduanas para entregar certificaciones de Operador Económico Autorizado	Por Ley se debe facultar a la DIRANDRO PNP a participar en el procedimiento de verificación y entrega de certificaciones de Operador Económico Autorizado, a fin de evitar se facilite y favorezca el TID	Jefe de la División Portuaria Antidrogas
Se disponga que empresas aéreas y/u operadores de carga aérea compartan con la DIRANDRO PNP la información que poseen.	Se debe disponer a través de una ley que las diferentes empresas aéreas y/u operadores de carga aérea que prestan este servicio comercial, compartan con la DIRANDRO PNP en tiempo real, la información que poseen sobre el envío de cargas y mercancías, tanto al interior y al exterior del país, por	Jefe de la División Portuaria Antidrogas
No es necesario hacer una adenda al contrato de concesión y menos emitir una ley para que se brinde facilidades a la DIRANDRO PNP para realizar su trabajo de interdicción	El contrato de concesión y las leyes peruanas que LAP tiene la obligación de respetar y cumplir, le exigen brindar todas las facilidades a la DIRANDRO PNP para que ingrese a las zonas restringidas del aeropuerto, así como los obliga a coordinar con las autoridades del Estado para establecer las medidas de seguridad que impidan el TID	Autoría propia
Hacer de la interdicción del TID y de la detección de actos de interferencia ilícita, temas transversales sobre los que deban trabajar actores públicos y privados.	Se propone acordar entre las entidades del estado que brindan servicios en el aeropuerto y las organizaciones particulares que además de los intereses que cada una pueda tener de acuerdo a su función, misión asignada, etc. se trabaje conjuntamente en dos temas transversales que son: TID y la detección de actos de interferencia ilícita	Autoría propia
Reformular el Manual de Procedimientos	Para materializar el trabajo integrado, se debe reformular el Manual de	Autoría propia

policiales a seguir por el personal de la DIRANDRO PNP del AIJCH, para que se ajuste a la propuesta de trabajo integrado.	procedimientos policiales a seguir por el personal de la DIRANDRO PNP del AIJCH, este se debe tener en cuenta los protocolos de seguridad aeroportuarios y las normas de los demás actores a fin de apoyar y no colisionar con ellas	
Creación de una central de Operaciones integrada	La Central de Operaciones Integrada, deberá intercambiar información en tiempo real de los diferentes actores que operan en el aeropuerto de manera tal que se permita hacer un análisis de inteligencia de las mismas, además de efectuar la orientación, registro y control del accionar de los diferentes actores	Autoría propia
A fin de ordenar y sincerar de acuerdo a ley el accionar de Aduanas, modificar sus normas de procedimiento para casos de detección de drogas	Debe ser cambiado el segundo párrafo de la parte VII, D, 1 del Procedimiento General: CONTROL-PG.02: ejecución de acciones de control extraordinario, que señala literalmente "En el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente al representante del Ministerio Público y, cuando corresponda, a la policía especializada en TID", debiendo decir en concordancia a las leyes del país "En el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente a la policía especializada en TID".	Autoría propia
Se emita un Decreto Supremo que señale los protocolos del trabajo integrado a realizarse conforme a lo propuesto	Con el propósito de inculcar en las instituciones el respeto que debe primar sobre las funciones asignadas por Ley a cada una de ellas, es que debería promoverse la dación de un Decreto Supremo que es una norma de carácter general, que regula la actividad de uno o varios ministerios; y es dictado por el Poder Ejecutivo, va firmado por el Presidente de la República y por uno o más ministros	Autoría propia

Figura 9. Matriz de lluvia de ideas para enfrentar el desafío de innovación.

Nota Fuente: Elaboración propia

B. Agrupación de ideas

DENOMINACIÓN	IDEAS INTEGRANTES	DESCRIPCIÓN DE LA IDEA
	Integrar acciones, mediante el control simultáneo de carga, pasajeros, equipajes y correspondencia	Este control simultáneo, es decir en un solo momento y lugar por parte de los diferentes actores que tienen sus intereses funcionales, a fin de evitar los múltiples controles y pérdidas de tiempo.
	Hacer de la interdicción del TID y de la detección de	Se propone acordar entre las entidades del estado que brindan servicios en el aeropuerto y las organizaciones

	actos de interferencia ilícita, temas transversales sobre los que deban trabajar actores públicos y privados.	particulares que además de los intereses que cada una pueda tener de acuerdo a su función, misión asignada, etc. se trabaje conjuntamente en dos temas transversales que son: TID y la detección de actos de interferencia ilícita
	Creación de una central de Operaciones integrada	La Central de Operaciones Integrada, deberá intercambiar información en tiempo real de los diferentes actores que operan en el aeropuerto de manera tal que se permita hacer un análisis de inteligencia de las mismas, además de efectuar la orientación, registro y control del accionar de los diferentes actores
	Acceso del personal DIRANDRO PNP al Centro de control de cámaras del AIJCH perteneciente a LAP	Este acceso permitiría reducir el número de policías de la DIRANDRO para tener un control de mayores áreas del aeropuerto, siendo ideal que se implemente el sistema de reconocimiento facial
	En el Body Scan propiedad de Aduanas, debe haber un servicio permanente de un radiólogo de la PNP para las lecturas	Además del funcionario de Aduanas encargado de operar el Body Scan de su propiedad, para una mejor lectura y evitar los errores que se vienen dando, es conveniente asignar a un especialista en radiología de la sanidad de la PNP para que con sus conocimientos reduzca los márgenes de error.
	Acceso por parte de la DIRANDRO PNP a las bases de datos de comercio exterior a cargo de Aduanas	Aduanas debe brindar a la DIRANDRO PNP información ONLINE e inmediata del manifiesto de carga de exportación y/o Declaraciones de Aduana, para efectuar el Análisis de riesgo desde una mirada criminal, y poder actuar de forma oportuna
	Hacer registros antidrogas de manera inopinada en las aeronaves	Antes se hacían registros antidrogas con canes en las aeronaves, lo que debería reanudarse por tener un carácter disuasivo
	Designar personal DIRANDRO PNP de servicio permanente en las salas de embarque y patio de equipajes	Existiendo personal DIRANDRO PNP de manera permanente en las salas de embarque y en el patio de equipajes (zonas restringidas) se evitará que estén a cada momento pasando por controles de seguridad y, en caso antes de llegar a estas zonas se haya detectado algún objetivo a seguir, se les comunicará radial o telefónicamente el trabajo a realizar.
	Los equipajes deben ser inspeccionados al 100% por rayos X con participación de la DIRANDRO PNP y canes antidrogas	Esta inspección debe ser hecha en el patio de equipajes bajo el sistema de HBS (rayos X) con participación de la DIRANDRO PNP y complementados por los canes antidrogas a través de registros masivos
	Establecer servicio permanente de la DIRANDRO PNP en todos los accesos a rampa o plataforma.	Estableciendo servicio DIRANDRO PNP en todos los accesos a rampa, se haría control antidrogas que hasta la fecha no se hace, debería estar apoyado por canes detectores de drogas. Actualmente hay

Integración de esfuerzos y uso compartido de recursos		personal de Securitas e inopinadamente de Aduanas que no son especialistas en temas antidrogas.
	Personal de la DIRANDRO PNP debe realizar su trabajo vistiendo uniforme para mayor disuasión	Que el personal de la DIRANDRO PNP desarrolle su trabajo vistiendo uniforme genera un efecto disuasivo en la criminalidad. Asimismo, da lugar a que los perfilamientos, entrevistas e intervenciones a sospechosos generen de estos mayores indicativos.
	Manejar una base de datos con la información los trabajadores de LAP y los explotadores aeroportuarios.	Esta base de datos permitiría a la policía detectar si alguno de estos trabajadores tiene afinidad con organizaciones dedicadas al TID, además debe hacerse inspecciones con canes en los lugares donde guardan sus pertenencias, vestidores, etc.
	Promoverse el respeto a las funciones que, por Ley, cada institución o entidad del Estado posee	A fin de evitar acciones encaminadas a obtener protagonismos y usurpar funciones, caso de Aduanas que desarrolla funciones que son exclusivas de la DIRANDRO PNP
	No es necesario hacer una adenda al contrato de concesión y menos emitir una ley para que se brinde facilidades a la DIRANDRO PNP para realizar su trabajo de interdicción	El contrato de concesión y las leyes peruanas que LAP tiene la obligación de respetar y cumplir, le exigen brindar todas las facilidades a la DIRANDRO PNP para que ingrese a las zonas restringidas del aeropuerto, así como los obliga a coordinar con las autoridades del Estado para establecer las medidas de seguridad que impidan el TID
	Reformular el Manual de Procedimientos policiales a seguir por el personal de la DIRANDRO PNP del AIJCH, para que se ajuste a la propuesta de trabajo integrado.	Para materializar el trabajo integrado, se debe reformular el Manual de procedimientos policiales a seguir por el personal de la DIRANDRO PNP del AIJCH, este se debe tener en cuenta los protocolos de seguridad aeroportuarios y las normas de los demás actores a fin de apoyar y no colisionar con ellas
	A fin de ordenar y sincerar de acuerdo a ley el accionar de Aduanas, modificar sus normas de procedimiento para casos de detección de drogas	Debe ser cambiado el segundo párrafo de la parte VII, D, 1 del Procedimiento General: CONTROL-PG.02: ejecución de acciones de control extraordinario, que señala literalmente "En el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente al representante del Ministerio Público y, cuando corresponda, a la policía especializada en TID", debiendo decir en concordancia a las leyes del país "En el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente a la policía especializada en TID".
	Se emita un Decreto Supremo que señale los protocolos del trabajo integrado a	Con el propósito de inculcar en las instituciones el respeto que debe primar sobre las funciones asignadas por Ley a cada una de ellas, es que debería

	realizarse conforme a lo propuesto	promoverse la dación de un Decreto Supremo que es una norma de carácter general, que regula la actividad de uno o varios ministerios; y es dictado por el Poder Ejecutivo, va firmado por el Presidente de la República y por uno o más ministros.
Empleo de tecnologías	Empleo de drones por parte de la DIRANDRO PNP para el control de la zona de rampa	El empleo de drones por parte de la DIRANDRO PNP permitiría tener control de la zona de rampa para las operaciones de carga aérea, equipajes y de los trabajadores de los explotadores aéreos y de LAP que operan en dichas zonas
	Adquisición por parte de la DIRANDRO PNP de equipos tecnológicos como rayos X móviles y cámaras de videovigilancia para el control de pasajeros, equipajes y carga.	La DIRANDRO PNP con la adquisición de cámaras de videovigilancia que sean instaladas en zonas estratégicas del AIJCH ejercería un mayor control con menos personal y, poseyendo rayos X móviles, disminuiría los registros intrusivos en cargas y equipajes
Leyes innovar para	Tomar acciones legales contra LAP por obstruir las labores del Estado contra el TID y contra Aduanas por usurpación de funciones	Las acciones legales contra LAP y Aduanas, las obligarían a respetar la ley y facilitar el acceso de DIRANDRO PNP a las zonas restringidas, así como evitar que Aduanas vaya más allá de sus funciones cuanto detecta casos de TID
	El gobierno debe generar una adenda al contrato de concesión, a través del cual LAP se comprometa a brindar a la DIRANDRO PNP las facilidades para su trabajo.	Una adenda al contrato de concesión, a través de la cual se adicione la obligación que tiene LAP de brindar facilidades a la DIRANDRO PNP para que cumpla su trabajo en el aeropuerto, dada la condición del país de segundo productor mundial de cocaína.
	La DIRANDRO PNP debe participar en la evaluación hecha por Aduanas para entregar certificaciones de Operador Económico Autorizado	Por Ley se debe facultar a la DIRANDRO PNP a participar en el procedimiento de verificación y entrega de certificaciones de Operador Económico Autorizado, a fin de evitar se facilite y favorezca el TID.
	Se disponga que empresas aéreas y/u operadores de carga aérea compartan con la DIRANDRO PNP la información que poseen.	Se debe disponer a través de una ley que las diferentes empresas aéreas y/u operadores de carga aérea que prestan este servicio comercial, compartan con la DIRANDRO PNP en tiempo real, la información que poseen sobre el envío de cargas y mercancías, tanto al interior y al exterior del país, por

Figura 10. Matriz de agrupación de las ideas propuestas para enfrentar el desafío de innovación.

Nota Fuente: Elaboración propia

C. Priorización de ideas

Tabla 5

Priorización de las ideas agrupadas para enfrentar el desafío de innovación

Grupo de ideas	Deseabilidad	Factibilidad	Viabilidad	Impacto	Disrupción	Total
Integración de esfuerzos y uso compartido de recursos	3	2	2	3	2	12
Empleo de tecnologías	1	0	0	1	1	3
Leyes por innovar	2	0	2	2	2	8

Nota Fuente: Elaboración propia

Como se demuestra en la Tabla 5, el grupo de ideas de “Integración de esfuerzos y uso compartido de recursos” ha resultado teniendo mayor prioridad para enfrentar el desafío de innovación, por lo cual en base a ellas se planteará inicialmente un bosquejo de la innovación.

D. Bosquejo de innovación

La innovación tiene como denominación: “Interoperatividad pública y privada en el AIJCH frente a los actos de interferencia ilícita y al TID”. Desarrolladas las técnicas de las nueve cajas de Osterwalder y de design thinking, se llegó a un bosquejo de la innovación, cuya propuesta se presenta mediante la técnica del Elevator Pitch en la Figura 11.

ESTRUCTURA DEL ELEVATOR PITCH	DESCRIPCIÓN
Desafío por resolver	¿Cómo podemos mejorar el control de los accesos a rampa y de las zonas restringidas del AIJCH, así como la gestión de la DIRANDRO PNP, a fin de optimizar el servicio de interdicción del TID?
Oportunidad que se plantea	Tener cobertura total para las acciones de control antidrogas en el AIJCH
Usuarios beneficiados	DIRANDRO PNP a través de su del Departamento Antidrogas del AIJCH
Propuesta de valor	El personal del Departamento Antidrogas del AIJCH ejercerá control antidrogas de forma total sobre los pasajeros, equipajes y carga que ingresen a las

	aeronaves, así como de las personas y vehículos que por cualquier motivo tienen acceso a rampa.
Fuentes de ingresos y principales costos	Las fuentes de ingresos para la implementación de la propuesta provendrán del presupuesto público y, se circunscribirán los gastos a acciones usuales de capacitación de personal, así como de adquisición y entrenamiento de canes antidrogas.
Líneas generales de ejecución	Integrar los intereses y acordar entre las entidades del Estado y las organizaciones privadas que operan en el AIJCH, trabajar de manera conjunta con el objetivo de evitar cualquier acto de interferencia ilícita (conforme a las normas OACI) y el TID, considerando ambos como temas transversales, cumpliendo todos los actores con las responsabilidades señaladas en las leyes. Para su materialización se propone: 1) Ejecutar en un solo momento y lugar las acciones de control no intrusivo e intrusivo de las cargas aéreas, servicios de catering aéreo, suministros para las aeronaves, pasajeros, trabajadores y personas que por cualquier motivo deban acceder a rampa, etc. 2) Crear una Central de Operaciones Integrada (DIRANDRONPNP, Aduanas, LAP), donde los diferentes actores dispongan de la información virtual que cada entidad posee a fin de compartirla (en red) y darle un mejor uso para accionar frente a los temas transversales, así como orientar, registrar y controlar el accionar de los diferentes actores. 3) Establecer presencia permanente de un efectivo de la DIRANDRO PNP en el centro de monitoreo de las cámaras de videovigilancia de LAP, que junto con el personal de seguridad de LAP ejerzan el control visual de las instalaciones aeroportuarias. 4) Dar cumplimiento a la normatividad legal del país que señala que el personal de la DIRANDRO PNP no puede ser impedido de ingresar a zona alguna del aeropuerto por donde haya movimiento de pasajeros y carga y, que todas las personas naturales, jurídicas e instituciones públicas y privadas tienen la obligación de contribuir al desarrollo de su trabajo. Asimismo, en base a estas normas regular la colaboración y el respeto que Aduanas debe a la función de interdicción del TID que recae sobre la DIRANDRO.

Figura 11. Bosquejo de innovación planteado bajo la técnica del Elevator Pitch

Nota Fuente: Elaboración propia

3.3.2. *Proceso de prototipado*

Partiendo del problema público identificado y enunciado como “Escasos resultados del servicio de interdicción del Tráfico ilícito de drogas a cargo de la Dirección Antidrogas de la PNP, en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, en el periodo 2018 – 2023”; se procedió a analizar el contexto en el cual se enmarca a través de la arquitectura del problema y conocer el marco normativo e institucional dentro del cual se puede trabajar; de esa manera se efectuó un análisis causal que permitió determinar los principales orígenes del problema público; en base al cual se elaboró un desafío de innovación, que gracias al apoyo de las ideas brindadas por los diferentes actores que toman parte como usuarios finales de la innovación, se llegó a obtener a un concepto final de innovación, que es la base del proceso de prototipado.

Lo primero que se hizo al iniciar este proceso de prototipado fue diseñar simulaciones de los detalles planteado en el concepto de innovación, en este nivel conceptual se trabajó a nivel del equipo que formula el presente trabajo, utilizando la imaginación en base a la técnica del guion gráfico para simular las diferentes etapas planteadas y la interacción entre los actores del AIJCH frente a las diversas situaciones que implican el control antidrogas y la posibilidad de encontrarse con un caso de TID.

Madurada la etapa anterior, se pasó a una etapa sensorial, en la cual se buscó la opinión de los diferentes actores, a quienes se entrevistó a fin de conocer su opinión, en base a cada una de sus perspectivas, sobre los detalles de la innovación en cuanto a la interoperatividad de actores y los procesos de control, para ello se empleó la técnica del juego de roles y se les solicitó que imaginen su rol frente a cada proceso, de lo cual se generaron observaciones y sugerencias, que sirvieron para retroalimentar la propuesta.

Finalmente, habiéndose resuelto lo planteado por los usuarios finales, se sometió el prototipado al proceso de testeo, del cual se concluyó que su aplicación genera los efectos deseados en cuanto a la interoperatividad de actores del AIJCH, la disminución del número de procesos de control al que son sometidos los pasajeros y carga y, el incremento de posibilidades de interdicción de clorhidrato de cocaína, con el consecuente beneficio para el turismo y comercio internacional; ya que se les proporciona mayor seguridad al evitar sean sujetos de contaminación con un eficaz control antidrogas.

3.4. Concepto y Prototipo final de innovación

3.4.1. *Concepto final de innovación*

Efectuado el bosquejo de innovación bajo la técnica del Elevator Pitch que profundiza su elaboración, en la Figura 12 se detalla el concepto final de innovación, en el cual se detalla

cada parte de la solución que se ha planteado dando respuesta a 13 preguntas, cuyas respuestas serán la base del prototipado.

ÍTEM	CONTENIDO
¿Cómo se denomina?	Interoperatividad pública y privada en el AIJCH frente a los actos de interferencia ilícita y al tráfico ilícito de drogas.
¿En qué consiste la solución? ¿Cómo describiría su solución?	<p>Consiste en brindar un servicio a través de la interoperatividad de actores, la misma que debe surgir integrando los intereses y acordando entre las entidades del Estado y organizaciones privadas que operan en el AIJCH, de trabajar de manera conjunta y articulada con el objetivo de evitar cualquier acto de interferencia ilícita (conforme a las normas OACI) y el TID, considerando ambos como temas transversales, cumpliendo todos los actores con las responsabilidades señaladas en las leyes. Para su materialización se propone: 1) Dar cumplimiento a la normatividad legal del país que señala que el personal de la DIRANDRO PNP no puede ser impedido de ingresar a zona alguna del aeropuerto por donde haya movimiento de pasajeros y carga y, que todas las personas naturales, jurídicas e instituciones públicas y privadas tienen la obligación de contribuir al desarrollo de su trabajo. Asimismo, que los privados en coordinación con DIRANDRO PNP están obligados a establecer medidas de seguridad contra el TID 2) Establecer presencia permanente de un efectivo de la DIRANDRO PNP en el centro de monitoreo de las cámaras de videovigilancia de LAP, que junto con el personal de seguridad de LAP ejerzan el control visual de las instalaciones aeroportuarias 3) Crear una Central de Operaciones Integrada (DIRANDRO PNP, Aduanas, LAP, Migraciones), donde los diferentes actores dispongan de la información virtual que cada entidad posee a fin de compartirla (en red) y darle un mejor uso para accionar frente a los temas transversales, así como orientar, registrar y controlar el accionar de los diferentes actores 4) Ejecutar en un solo momento y lugar las acciones de control no intrusivo e intrusivo de las cargas aéreas, servicios de catering aéreo, suministros para las aeronaves, pasajeros, equipajes, trabajadores y personas que por cualquier motivo deban acceder a rampa, etc., acción de control que debe ser ejecutada de forma simultánea por los actores que en el AIJCH tienen dicha facultad.</p>
¿Para quién es la solución?	DIRANDRO PNP a través de su Departamento Antidrogas del AIJCH
¿Para qué es la solución?	<p>Para que el personal DIRANDRO PNP del Departamento Antidrogas del AIJCH, de manera directa e indirecta, como resultado de la interoperatividad de actores, ejerza control antidrogas de forma total sobre los pasajeros, equipajes y carga que ingresen a las zonas estériles previo a su embarque en las aeronaves, así como de las personas y vehículos que por cualquier motivo tienen acceso a rampa. Sobre la implementación de estos controles, se detalla en el acápite correspondiente al prototipo de alta resolución.</p>

<p>¿Cuáles son los indicadores claves de desempeño (KPI, por sus siglas en inglés) para identificar que la propuesta ha resultado exitosa?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Cantidad de cocaína decomisada y número de personas detenidas en las modalidades: maleta, momia, ingestados, introducidos y otros. ✓ Cantidad de cocaína decomisada y número de personas detenidas en carga aérea. ✓ Cantidad de cocaína decomisada y número de personas detenidas en currier. ✓ Alertas enviadas al extranjero por pasajeros. ✓ Alertas enviadas al extranjero por carga aérea. ✓ Cantidad de cocaína decomisada y número de personas detenidas en el extranjero con origen en el AIJCH sin mediar alerta. ✓ Número y tipo de acto de interferencia ilícita detectado.
<p>¿Qué valor agrega a los usuarios respecto de lo que hoy existe?</p>	<p>Actualmente la DIRANDRO PNP no ejerce control antidrogas en los diferentes accesos a la zona de rampa, tampoco lo hace de manera regular y menos permanente en la zona de carga aérea, patio de equipajes y salas de embarque. Su acceso a estas zonas restringidas del AIJCH se condiciona a minuciosas acciones de control por parte de la concesionaria que bloquean la rapidez con que deben actuar los agentes policiales. No existiendo tampoco un orden en el desarrollo de su trabajo que permita ejercer acciones de control sobre el mismo y menos un adecuado aprovechamiento de los recursos que otros actores poseen y que son vitales para la interdicción del TID. Con la propuesta se plantea revertir lo expuesto.</p>
<p>¿Por qué se indica que su propuesta es innovadora?</p>	<p>La propuesta es innovadora porque promueve un servicio de seguridad más integral y fluido para los pasajeros y agentes del comercio internacional, a través de la interoperatividad de actores, surgido de la integración de intereses y el acuerdo entre las entidades del Estado y organizaciones privadas que operan en el AIJCH, de trabajar de manera conjunta y articulada para contrarrestar dos temas transversales: los actos de interferencia ilícita y el TID.</p>
<p>¿Cuáles son los riesgos asociados a la solución (internos y externos)?</p>	<p>Resistencia al cambio por parte de algunos integrantes de entidades del estado o particulares.</p>
<p>¿Qué impactos positivos tiene la solución en su entorno?</p>	<p>En un primer periodo se prevé el incremento de cocaína decomisada y personas detenidas por TID; en un segundo periodo se prevé que la criminalidad considere un riesgo exportar cocaína a través del AIJCH. Respecto a la concesionaria LAP y los explotadores aéreos, se incrementa la sensación de seguridad en sus operaciones y la confianza en la policía.</p>
<p>¿Cuáles son las principales acciones del usuario?</p>	<p>La DIRANDRO PNP ejercerá control antidrogas sobre las zonas sensibles del AIJCH y aprovechará los recursos tecnológicos pertenecientes a otras entidades sin interferir a quienes lo operan.</p>
<p>¿Cuáles son las principales acciones de la organización?</p>	<p>La DIRANDRO PNP como encargada de contrarrestar el TID dentro de la PNP, como parte del Estado, deberá:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ejecutar cursos de capacitación que integren básicamente temas como: técnicas de interdicción del TID, análisis e interpretación de imágenes irradiadas por

	<p>rayos X, técnicas de video vigilancia, Manual de Seguridad para Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, legislación aduanera; etc.; dirigido al personal policial que va a ser asignado a prestar servicios en el AIJCH.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Adquirir canes para ser adiestrados a través de cursos de capacitación que a su vez preparen personal policial que los guíe. ✓ Coordine con la Oficina Internacional de Asistencia Antinarcóticos y Cumplimiento de la Ley, el apoyo para que el personal policial que va a prestar servicios en el AIJCH pase la prueba de polígrafo. ✓ La función de control de carga aérea a cargo actualmente del Departamento Aeroportuario Antidrogas Servicios Postales (DEPAASP) pase a ser responsabilidad del Departamento Aeroportuario Antidrogas del AIJCH por proximidad y alcance de control. ✓ Brindar capacitación en técnicas de interdicción del TID y procedimientos a seguir en casos de hallazgo de drogas, al personal de Aduanas, LAP, Securitas y explotadores aéreos. <p>La institución a través del sector interior y de la Presidencia del Consejo de Ministros:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Exponer la propuesta y conseguir la adhesión a la misma por parte de las organizaciones públicas y privadas que operan en el AIJCH. ✓ Se disponga a través del MEF que la SUNAT-Aduanas varíe el segundo párrafo de la parte VII, D, 1 del Procedimiento General: CONTROL-PG.02: ejecución de acciones de control extraordinario en el sentido que en casos que hagan sospechar la existencia de droga deben comunicar de inmediato y en primera instancia a la DIRANDRO PNP, modificación que se materializa a través de una Resolución interna de la SUNAT. ✓ Se emita un Decreto Supremo que señale el trabajo integrado a realizarse en el AIJCH y el respeto que debe primar sobre las funciones asignadas por Ley a cada institución del Estado.
¿Quiénes son sus aliados estratégicos internos?	Personal policial de la DIRANDRO PNP en general, personal de la UDEX y del SUAT asignados al AIJCH.
¿Quiénes son sus aliados estratégicos externos?	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aduanas. ✓ Migraciones. ✓ Lima Airport Partners. ✓ Securitas. ✓ Explotadores Aéreos.

Figura 12. Concepto final de la innovación.

Nota Fuente: Elaboración propia

3.4.2. Prototipo de alta resolución

La implementación de la propuesta innovadora consta de tres componentes:

3.4.2.1. Primer componente “El acceso del personal de la DIRANDRO a zonas restringidas”. -El AIJCH fue concesionado desde el año 2001 por el Estado a la empresa LAP para la construcción, mejora, operación, explotación y mantenimiento de todas sus instalaciones; debiendo en su accionar cumplir con las obligaciones suscritas y normatividad del país, siendo alguna de éstas:

- ✓ El contrato de concesión, el mismo que en su cláusula 5 sobre la Operación de la Concesión, especifica en el numeral 5.19, referido a su relación con las autoridades gubernamentales, que LAP debe proporcionar a las entidades del Estado a que se refiere el Anexo 10 (entre ellas la DIRANDRO PNP), oficinas de manera gratuita para que realicen su trabajo. El anexo 10, antes mencionado, detalla que el personal de la DIRANDRO PNP deberá contar con la debida autorización de ingreso para todas las áreas en las que exista movimiento de pasajeros y carga en el aeropuerto.
- ✓ La Constitución Política del Perú en su Art. 8 define el rol del Estado en la represión del TID, asignándole la prevención, investigación y el combate de este delito a la PNP (Art. 166).
- ✓ El Decreto Legislativo 824, Ley de Lucha contra el TID en su Art. 1 declara como interés nacional la lucha contra el consumo de drogas en todo el territorio.
- ✓ El Decreto Legislativo 1241, que fortalece la lucha contra el TID, en su Art. 2 define a la PNP como la encargada de ejecutar las operaciones policiales de interdicción del TID y obliga a todas las entidades del Estado y a las organizaciones privadas, así como a todas las personas a contribuir con las autoridades competentes en la lucha contra el TID.
- ✓ El Decreto Supremo N.º 007-2006-MTC Reglamento de la Ley de Seguridad de la Aviación Civil, dispone como obligación de los operadores de los aeródromos, de los explotadores aéreos y operadores de servicios especializados aeroportuarios, en

coordinación con las autoridades competentes, establecer las medidas de seguridad que impidan el TID.

Este resumen normativo establece que los policías de la DIRANDRO PNP en el ejercicio de su trabajo, legalmente no puede ser impedido de ingresar a zona alguna del aeropuerto por donde haya movimiento de pasajeros y carga; es más, todas las entidades del Estado y a las organizaciones privadas, así como a todas las personas sean naturales o jurídicas, tienen la obligación de contribuir al desarrollo de su trabajo. Por consiguiente, Aduanas como organismo público adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, así como los privados LAP, los operadores de servicios aeroportuarios especializados y los explotadores aéreos, tienen la obligación de contribuir o ayudar a la DIRANDRO PNP en la lucha contra el TID, lo que implica primordialmente respetar las atribuciones y funciones que la ley le asigna, así como no realizar acciones que puedan afectar su labor, como la de preservar los elementos probatorios del delito, que son base de la investigación y denuncia penal. Asimismo, los privados antes señalados, que operan en el aeropuerto, tienen la obligación, en coordinación con la DIRANDRO PNP, de establecer medidas de seguridad contra el TID, siendo una de estas medidas de seguridad la propuesta innovadora señalada en el presente proyecto. Por su parte la DIRANDRO PNP tiene también la obligación de cumplir, en todo momento, con las normas de seguridad implementadas por la concesionaria para evitar todo acto de interferencia ilícita, sujetándose a la condición de obtener de LAP las credenciales de acceso a las zonas restringidas y a someterse a los controles de seguridad correspondientes; del mismo modo la DIRANDRO PNP, en su debido momento, tiene también la facultad de efectuar controles antidrogas en cumplimiento de su función de contrarrestar el TID, al personal de las empresas privadas que operan en el AIJCH cuando acceden a las zonas restringidas.

Los problemas existentes a la fecha en el AIJCH surgen respecto a la rapidez con que el personal de la DIRANDRO PNP tiene para pasar de una zona de tránsito común a una

zona de acceso restringido por razones de su trabajo (como el seguimiento a un sospechoso), lo que es demorado por los registros a los que debe someterse por parte de la seguridad de LAP o más aun cuando, por diferentes razones, no cuenta con la credencial que le autoriza el acceso; sin embargo, como se detallará más adelante, al proponerse en el presente proyecto la presencia permanente de personal DIRANDRO PNP en las zonas restringidas (salas de embarque, patio de equipajes, plataforma y edificio de carga), éstos se someterán solo al inicio de su turno de servicio a los controles de seguridad y vestirán uniforme para mayor disuasión, portando solo tonfa de polipropileno y grilletes de nylon, de manera que se eviten los inconvenientes generados por el ingreso con armamento que en dichas zonas no es justificado, además de cumplirse y respetarse los protocolos de seguridad contra actos de interferencia ilícita ejecutados por el operador aeroportuario.

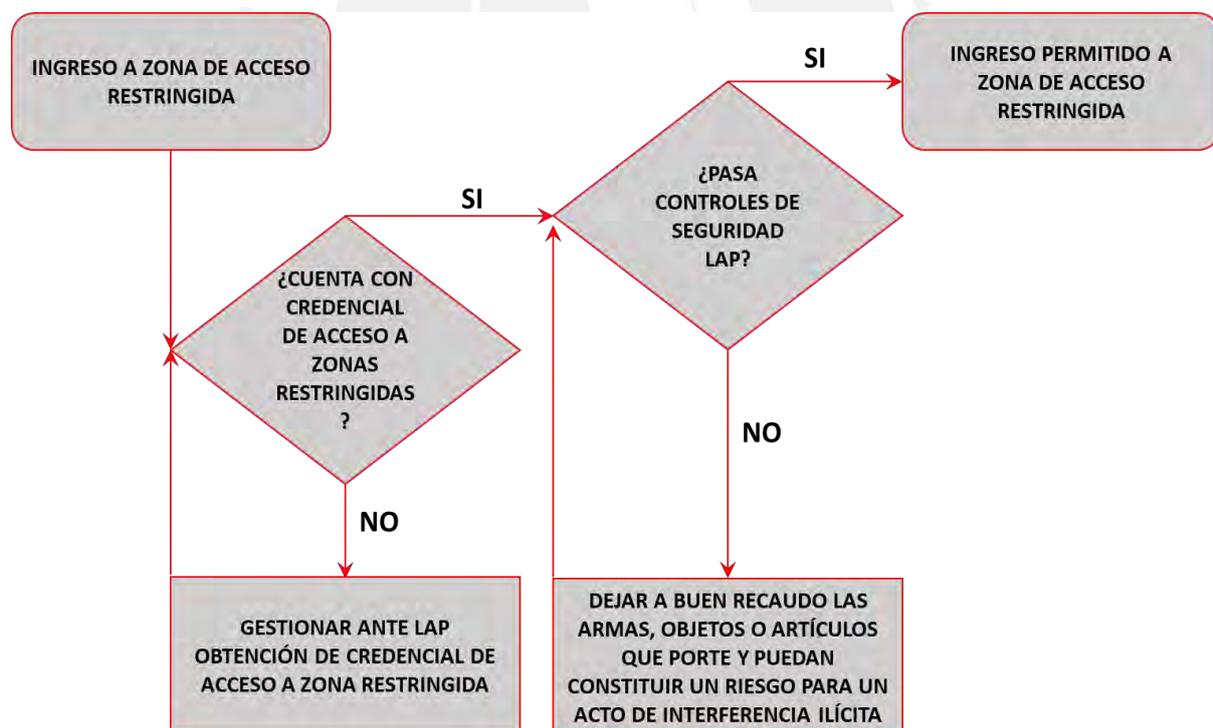


Figura 13. Flujograma del proceso de acceso del personal DIRANDRO PNP a las zonas de acceso restringido del AIJCH.

Nota Fuente: Elaboración propia

3.4.2.2. Segundo componente “Trabajo integrado” .- LAP, los operadores de servicios aeroportuarios especializados y los explotadores aéreos, conforme a sus intereses, centran sus recursos en prevenir cualquier acto de interferencia ilícita que atente contra la cadena de operaciones aéreas, aplicando para ello minuciosos protocolos elaborados por la OACI, aspecto de seguridad que también es responsabilidad del Estado por lo que existe en el terminal aéreo una Unidad de servicio policial básico, además de equipos de unidades especializadas de la policía en rescate de rehenes (SUAT) y en desactivación de explosivos (UDEX) para enfrentar cualquier contingencia que pudiera suscitarse en ese ámbito. Sin embargo, al ser Perú el segundo país con mayor producción de drogas cocaínicas en el mundo, lo posiciona en una condición especial generando que el Estado ante este problema público que afecta a otros países del mundo, oriente sus esfuerzos en evitar que estas drogas lleguen a los mercados internacionales y de esta forma se continúe fomentando el crecimiento este negocio ilegal que perjudica gravemente al país. Como se ha señalado dentro del AIJCH, entre la DIRANDRO PNP, Aduanas, LAP, los operadores de servicios aeroportuarios especializados y los explotadores aéreos, no existe una adecuada sintonía en el desarrollo de sus trabajos, de manera tal que se ayuden y/o complementen adecuadamente para evitar contratiempos en el desarrollo de su trabajo, desperdicio de recursos y generar demoras en los usuarios sean estos pasajeros u operadores de carga aérea, por lo que, a través del presente proyecto se propone integrar los intereses y concertar entre las entidades del Estado que operan en el AIJCH (DIRANDRO PNP y Aduanas), y los privados Lima Airport Partners, los explotadores aéreos y los operadores de servicios aeroportuarios especializados, trabajar de manera conjunta con el objetivo de evitar cualquier acto de interferencia ilícita (conforme a las normas OACI) y TID, considerando ambos como temas transversales, cumpliendo todos activamente para ello con las responsabilidades señaladas en las leyes. Para su materialización se debe considerar los siguientes aspectos:

- ✓ Respecto a la negociación política necesaria para la implementación de la propuesta.

La primera acción es conseguir el apoyo político para la implementación del proyecto, para ello la primera autoridad a quien se debe involucrar es al Ministro del Interior, quien deberá designar un representante para que se haga cargo de la puesta en marcha del proyecto, el mismo que de preferencia deberá ser el Director de la Dirección de Control de Drogas y Cultivos Ilegales de la Dirección General Contra el Crimen Organizado. Este funcionario del Ministerio del Interior tendrá que conocer los detalles del proyecto porque deberá, a su vez, transmitir e involucrar la idea a dos funcionarios gubernamentales cuyo apoyo político es necesario para implementar el proyecto; estos son: el Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil (por su influencia sobre LAP, los explotadores aéreos y los operadores de servicios especializados aeroportuarios) y, al representante que, para esta gestión, nombre la Presidencia del Consejo de Ministros (autoridad que por su jerarquía dentro de la organización estatal tiene la capacidad de emitir disposiciones que deben cumplir los diferentes sectores como el Ministerio de Economía y Finanzas que tiene a cargo la SUNAT-Aduanas).

Se convoque a una reunión de trabajo donde el Director de la Dirección de Control de Drogas y Cultivos Ilegales de la Dirección General Contra el Crimen Organizado del Ministerio del Interior, con el respaldo y presencia del Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil y del representante del Presidente del Consejo de Ministros; exponga el proyecto a: el Superintendente Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, al Superintendencia Nacional de Migraciones, al Gerente General de Lima Airport Partners, el o los representantes de los explotadores aéreos y de los operadores de servicios especializados aeroportuarios. La reunión además de informar e involucrar a los asistentes con el propósito del proyecto, deberá generar la formación de un equipo de trabajo con representantes de las instituciones y

organizaciones presentes, con capacidad de decisión para en adelante participen en la implementación del proyecto. Los acuerdos y avances de todas las reuniones deberán registrarse en actas.

✓ En cuanto a la interoperatividad de actores:

Primero: establecer la presencia permanente de un efectivo de la DIRANDRO PNP en el centro de control de las cámaras de videovigilancia CCTV de las instalaciones del AIJCH que opera LAP, para que junto con el personal de seguridad de la operadora ejerzan el control visual de los movimientos de personas, equipajes, carga y diversos suministros en las instalaciones aeroportuarias, con el propósito de informar a la Central de Operaciones Integrada (sobre la que se hablará a continuación) de la visualizaciones que generen sospechas para TID o para actos de interferencia ilícita, para que a su vez esta Central la haga conocer al personal DIRANDRO PNP que se encuentre más próximo a la zona donde ha sido visualizada la sospecha para la intervención policial correspondiente. El personal de la DIRANDRO PNP asignado a cubrir servicios en este centro de control de cámaras, deberá vestir uniforme y tener conocimientos de análisis de selección de objetivos o perfilamiento así como en evaluación de riesgos y, sobre todo de técnicas de video vigilancia CCTV, de inteligencia artificial aplicada a la video vigilancia y operación de dichos equipos tecnológicos.

Segundo: crear una Central de Operaciones Integrada (DIRANDRO PNP, Aduanas, Migraciones y LAP), donde los diferentes actores dispongan sin restricción alguna de la información digital que cada entidad posee para el cumplimiento de sus funciones, a fin de compartirla (en red) y enriquecerla con la información que tienen los otros actores, para darle un mejor uso en el accionar frente a los temas transversales. Esta Central, además recibirá la información proveniente del policía de la DIRANDRO

PNP del centro de control de cámaras de videovigilancia CCTV de LAP respecto a alguna situación sospechosa que requiera la intervención por parte de cualquiera de los actores, a fin que les sea transmitida conforme a sus competencias. Asimismo, esta Central se encargará de orientar, registrar y controlar el accionar de los diferentes actores, con el propósito que se respeten las funciones asignadas por ley, se evite la duplicidad de acciones y los posibles actos de corrupción. En este sentido, los efectivos de la DIRANDRO PNP asignados a prestar servicios en esta Central de Operaciones Integrada, además de contar con los conocimientos básicos de análisis de selección de objetivos o perfilamiento, así como en evaluación de riesgos y legislación Aduanera, deberá ser necesariamente analistas de inteligencia; de manera tal que pueda dar un adecuado manejo a la información que proporcione Aduanas sobre los manifiestos de carga aérea y documentos afines y, hacer el cruce y análisis con la base de datos criminal que posee la policía, para que en casos de generarse sospechas, pueda alertar oportunamente al personal DIRANDRO PNP que se encuentre en los ingresos a las zonas de carga, para que pongan mayor énfasis en los registros antidrogas de las precitadas cargas. De igual forma con los manifiestos de pasajeros centralizados por LAP y de la información de las personas que por cualquier motivo tenga acceso a la zona de rampa, se deberá hacer el cruce de dicha información con la que posee la policía sobre requisitorias y antecedentes policiales, a fin de evaluar riesgos y generar las alertas del caso. La DIRANDRO PNP además de su analista en inteligencia, deberá asignar a un Oficial Superior del grado de Mayor para que se responsabilice del cumplimiento de las funciones asignadas a esta Central de Operaciones Integradas. El esquema de operación se detalla en la Figura 14.



Figura 14. Esquema de operación de la Central de Operaciones Integrada AIJCH.

Nota Fuente: Elaboración propia

Tercero: integrar en un solo momento y lugar las acciones de control (control simultáneo) no intrusivo e intrusivo de las cargas aéreas, de los servicios de catering aéreo, de los suministros para las aeronaves, de pasajeros, de equipajes, de servicio postal, etc. que deban ingresar a las zonas de acceso restringido o estériles del aeropuerto.

Respecto al control de la carga aérea, actualmente existen dos accesos hacia los ambientes en la zona de rampa donde permanecerán hasta que sean conducidos a las aeronaves para su exportación, uno de carga normal y otro de carga de frío, lugares en que actualmente la operadora TALMA de manera permanente con sus máquinas de rayos X, así como Aduanas inopinadamente con sus máquinas móviles de rayos X y

revisión documental, hacen el control de la totalidad de la carga aérea, proponiéndose que en estos controles de ingreso se asigne servicio permanente de personal de la DIRANDRO PNP (vestidos con uniforme) con canes detectores de drogas, los que en el momento que las cargas son sujetas a inspección por parte de la operadora TALMA, lo sean a la vez por Aduanas y otras entidades como el Servicio Nacional de Sanidad Agraria del Perú (SENASA), etc. de acuerdo al caso y, además, por parte del personal de la DIRANDRO PNP, quienes en coordinación con los otros actores tengan la facilidad de participar en la visualización de las cargas a través de las imágenes que emite la máquina de rayos X de la operadora; pudiendo incluso el personal de la DIRANDRO PNP seleccionar cargas para un registro más acucioso e intrusivo, en coordinación con Aduanas, si resultado de su análisis en la zona de inspección resulta sospechosa o, si es que desde la Central de Operaciones Integrada les hacen conocer que la carga ha sido perfilada como de riesgo para drogas o interferencia ilícita. En la Figura 15 se representa el esquema del control de la carga aérea a su ingreso al AIJCH.



Figura 15. Esquema del control de la carga aérea para su ingreso a los ambientes de almacenaje en rampa previo a su embarque en el AIJCH.

Nota Fuente: Elaboración propia

Caso del control de pasajeros, además del perfilamiento y controles que son sujetos en los diferentes ambientes del aeropuerto (zona de mostradores de atención o de counters y áreas de tránsito de personas) por parte de personal DIRANDRO PNP vestido de civil, es necesario y primordial que en el arco de ingreso a las salas de embarque internacional, donde actualmente personal de la empresa de seguridad Securitas contratado por LAP realiza el control preventivo e individual, de la totalidad de los pasajeros y sus equipajes de mano, a fin de detectar cualquier objeto que pudiera constituir un riesgo de ser utilizado en un acto de interferencia ilícita; se asigne en dicho punto estratégico, para que permanezcan de manera permanente personal de la DIRANDRO PNP a fin que ejecuten simultáneamente control antidrogas; este personal deberá vestir uniforme y, para no interferir en la fluidez del control de pasajeros que en la mayor parte de horas del día es bastante congestionado, deberá posicionarse en la zona estéril pasando el arco de seguridad (zona de sala de embarque), lo que significa que previamente y al inicio de su turno de servicio, deberá sujetarse a los controles de LAP para ingresar a dicha área. En este lugar del arco de seguridad, el personal DIRANDRO PNP cuando lo considere conveniente, podrá visualizar las pantallas con las imágenes que emiten las máquinas de rayos X operadas por Securitas y analizar el contenido de los equipajes de mano de los pasajeros, así como hacerles registros corporales y registros intrusivos a los equipajes de mano, de forma aleatoria o de quienes presentan perfil de sospecha para TID o acto de interferencia ilícita; este personal también recibirá información de la Central de Operaciones Integrada respecto a algún pasajero que haya sido visualizado como sospechoso por el efectivo de la DIRANDRO PNP de servicio en la central de control de cámaras de video vigilancia de LAP o por el personal policial que realiza perfilamientos en las zonas de counter y de tránsito común de personas. El esquema

de dicho control de pasajeros hacia la zona de salas de embarque se detalla en la Figura 16.



Figura 16. Esquema de control de pasajeros hacia la zona de salas de embarque internacional en el AIJCH.

Nota Fuente: Elaboración propia

Para el caso del control de los equipajes que van a ser transportados en las bodegas de las aeronaves, luego de ser entregados por los pasajeros y facturados por los explotadores aéreos en los mostradores (zona de counter), son llevados a través de unas fajas hacia la zona de inspección HBS (de rayos “X”) donde el control es realizado a la totalidad de equipajes, a través de estas máquinas por personal de LAP,

debiendo estar presente en este lugar el personal de la DIRANDRO PNP para visualizar también la pantalla de imágenes del contenido de los equipajes y para atender de inmediato las sospechas que se generen; asimismo el trabajo de control en esta zona debe ser complementada por los canes del Departamento de Policía Canina Antidrogas de la DIRANDRO, quienes conducidos por sus guías deben realizar sus registros solo en esta zona del aeropuerto, donde los equipajes son agrupados y se pueden realizar registros masivos, que es lo que mejor realizan estos animales. Además, este personal puede recibir alertas de la Central de Operaciones Integrada para casos de TID o actos de interferencia ilícita. El esquema del control de equipajes para bodega en la zona de inspección HBS y patio de equipajes se detalla en la Figura 17.



Figura 17. Esquema de control de equipajes para bodega en la zona de inspección HBS y patio de equipajes del AIJCH.

Nota Fuente: Elaboración propia

Sobre el control de los soportes para las aeronaves y el catering aéreo (comida que ingresa a las aeronaves para los pasajeros), estos acceden a rampa por un ingreso ubicado en la zona norte del aeropuerto, lugar en que son controlados en su totalidad, por personal de la empresa de seguridad Securitas (contratada por LAP) e inopinadamente por Aduanas con su máquina móvil de rayos X. En este punto de ingreso a rampa también debe designarse servicio permanente de personal de la DIRANDRO PNP con sus canes detectores de drogas, a fin de efectuar el control antidrogas de los suministros indicados, así como poder responder de manera inmediata ante alguna alerta comunicada por la Central de Operaciones Integrada. El esquema de control de suministros para las naves se detalla en la Figura 18.



Figura 18. Esquema de control de suministros para aeronaves en el AIJCH.

Nota Fuente: Elaboración propia

En la zona sur del aeropuerto, existe un acceso a rampa que es utilizado de manera temporal por autoridades gubernamentales, diplomáticas y casos especiales. De conocer la Central de Operaciones Integrada sobre el uso de este acceso se deberá

disponer de personal DIRANDRO PNP con canes antidrogas para que realicen el registro de los vehículos que ingresan conforme al esquema de la Figura 18, teniendo en cuenta el tratamiento especial que por normatividad internacional recibe el personal diplomático.

Respecto al control de los trabajadores de la concesionaria, explotadores aéreos y operadores de servicios especializados aeroportuarios que por su oficio deban acceder a la zona de rampa, serán sujetos a controles antidrogas de manera inopinada por parte del personal de la DIRANDRO PNP, incluyendo los ambientes utilizados como vestidores y/o donde guarden sus pertenencias, previa coordinación con las Jefaturas de las empresas que tienen a cargo dichos ambientes y LAP.

El personal policial de la DIRANDRO PNP que cumpla labores en el AIJCH, deberá como condición seguir previamente un curso de capacitación dictado por la Escuela Antidrogas, en el que entre otros tópicos se dicte temas como: técnicas de interdicción del TID, análisis de selección de objetivos o perfilamiento, análisis e interpretación de imágenes irradiadas por rayos X, técnicas de video vigilancia CCTV, inteligencia artificial aplicada a la video vigilancia y operación de dichos equipos tecnológicos, Manual de Seguridad para Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, legislación aduanera; evaluación de riesgos, etc. Asimismo, en atención a los acuerdos de cooperación de lucha contra las drogas que se tiene con el gobierno Norteamericano, se gestionará con la sede en Lima de la Oficina Internacional de Asistencia Antinarcóticos y Cumplimiento de la Ley, a fin que brinde apoyo con su personal y equipos poligráficos para que el personal policial DIRANDRO PNP que va a prestar servicios en el AIJCH pase por la prueba de control y confianza del polígrafo como condición para su asignación en el cargo.

Bajo este modelo donde prima la comunicación y el intercambio de información entre los diferentes actores, no solo se espera ejercer mayor control sobre el TID y los actos de interferencia ilícita en el AIJCH, a la par se prevé reducir las incomodidades a las que pueden estar sujetos los pasajeros por los controles ejercidos por las autoridades en diferentes momentos y lugares durante su permanencia en el aeropuerto. En cuanto a la carga aérea, de igual forma se dará mayor viabilidad al flujo del comercio exterior y seguridad al exportador de que su carga no sea contaminada.

✓ Propuesta de innovación normativa

Considerando que las normas legales peruanas indicadas en el primer componente hacen imposible que los actores Aduanas, LAP, los explotadores aéreos y operadores de servicios especializados aeroportuarios generen argumento alguno que vaya en contra de cumplir con el papel que les compete en la propuesta de interoperatividad de actores antes señalada; solo es necesario en este aspecto regular la colaboración y el respeto que Aduanas debe a la función de interdicción e investigación del TID que recae sobre la DIRANDRO PNP, con el propósito de hacer cumplir la ley y que cuando el personal de Aduanas en el ejercicio de su función sospeche de la existencia de drogas, comunique de inmediato el hecho a la DIRANDRO PNP y no continúe llevando a cabo protocolos que no le corresponden, como son los procedimientos intrusivos sobre las personas, equipajes, cargas, etc., hasta llegar a la droga misma y someterla a pruebas de campo con químicos reactivos; estas acciones de manipulación de los elementos probatorios del delito vienen causando perjuicios en la investigación y judicialización de estos casos mal intervenidos por Aduanas por lo que no deben continuar, más aún si la ley no los faculta a ello. Para evitar esto, es necesario se varíe el Procedimiento General: CONTROL-PG.02: ejecución de acciones de control extraordinario, que en el segundo

párrafo de la parte VII, D, 1 señala literalmente “En el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente al representante del Ministerio Público y, cuando corresponda, a la policía especializada en TID”, debiendo decir en concordancia a las leyes del país “En el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente a la policía especializada en TID”. Este procedimiento General: CONTROL-PG.02, fue aprobado mediante Resolución 284-2018/SUNAT del 28NOV18, por lo que puede ser modificado por otra norma interna de SUNAT de igual rango y, es necesaria su variación porque los funcionarios Aduaneros empoderan su actuación e ignoran la función de la DIRANDRO PNP a causa de esta errónea norma procedimental interna.

Actualmente la función de control de carga aérea está a cargo del Departamento Aeroportuario Antidrogas Servicios Postales (DEPAASP) cuya sede se ubica a 7 Km del AIJCH, no cuenta con recursos adecuados y no interoperativiza con el Departamento Aeroportuario Antidrogas del AIJCH, por lo que la PNP, a través de una Resolución de la Comandancia General, debe disponer que el control de carga aérea pase a ser responsabilidad del Departamento Aeroportuario Antidrogas del AIJCH por razones lógicas de alcance de control .

Asimismo, conociendo que la labor de Aduanas se regula por Ley General de Aduanas y su Reglamento; así como por la Ley de los Delitos Aduaneros y su Reglamento; mientras que la competencia de la DIRANDRO PNP en la interdicción e investigación del TID se regula por la Constitución Política del Perú, El Decreto Legislativo 824 Ley de Lucha contra el TID, El Decreto Legislativo 1241 Ley que fortalece la lucha contra el TID y el Decreto Legislativo 1267 Ley de la PNP, entre otros y; no siendo imprescindible pero si adecuado para fortalecer la iniciativa innovadora, se emita un Decreto Supremo que ordene el trabajo integrado a realizarse

y el respeto que debe primar sobre las funciones asignadas por Ley a cada institución del Estado, es que debería promoverse la dación de este tipo de norma que es de carácter general y regula las actividades que competen a varios ministerios (como lo es el presente caso); esta norma es emitida por el Poder Ejecutivo, va firmada por el Presidente de la República y por uno o más Ministros, según corresponda. En la Figura 19 se resume la propuesta de innovación normativa.

INNOVACIÓN NORMATIVA	DETALLE DE LA NORMA	BENEFICIO
RESOLUCIÓN DE LA SUNAT QUE MODIFIQUE EL "PROCEDIMIENTO GENERAL: CONTROL-PG.02: EJECUCIÓN DE ACCIONES DE CONTROL EXTRAORDINARIO" EN EL SEGUNDO PÁRRAFO DE LA PARTE VII, D, 1	<p>✓ DICE: "EN EL CASO DE DROGAS, EL FUNCIONARIO ADUANERO COMUNICA INMEDIATAMENTE AL REPRESENTANTE DEL MINISTERIO PÚBLICO Y, CUANDO CORRESPONDA, A LA POLICÍA ESPECIALIZADA EN TID"</p> <p>✓ DEBE DECIR: "EN EL CASO DE DROGAS, EL FUNCIONARIO ADUANERO COMUNICA INMEDIATAMENTE A LA POLICÍA ESPECIALIZADA EN TID".</p>	ADUANAS DEJARÁ DE EJECUTAR PROTOCOLOS DE INTERVENCIÓN CONTRARIOS A LA LEY, QUE AFECTAN LA INTANGIBILIDAD DE LOS ELEMENTOS PROBATORIOS DEL TID NECESARIOS PARA LA INVESTIGACIÓN Y JUDICIALIZACIÓN DE ESTOS HECHOS
RESOLUCIÓN DE LA COMANDANCIA GENERAL PNP	DISPONDRÁ QUE LA FUNCIÓN DE CONTROL DE CARGA AÉREA A CARGO ACTUALMENTE DEL DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO ANTIDROGAS SERVICIOS POSTALES (DEPAASP) PASE A SER RESPONSABILIDAD DEL DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO ANTIDROGAS DEL AIJCH.	MAYOR PROXIMIDAD A LA ZONA DE OPERACIONES PARA UNA MEJOR CAPACIDAD DE RESPUESTA Y ALCANCE DE CONTROL.
DECRETO SUPREMO QUE ORDENE MEDIANTE PAUTAS LA INTEROPERATIVIDAD DE LOS CONTROLES A LLEVARSE A CABO EN EL AIJCH.	ESTE TIPO DE NORMA (DECRETO SUPREMO) ES DE CARÁCTER GENERAL Y REGULA LA ACTIVIDAD ENTRE MINISTERIOS, COMO ES EL CASO DE LA PRESENTE PROPUESTA; Y ES DICTADO POR EL PODER EJECUTIVO, VA FIRMADO POR EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y POR UNO O MÁS MINISTROS.	EL DECRETO SUPREMO FORTALECERÁ LA POSICIÓN DEL ESTADO EN LA LUCHA CONTRA EL TID Y ORDENARÁ LA INTEROPERATIVIDAD DE ACTORES FRENTE A LOS TEMAS TRANSVERSALES: TID Y ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA.

Figura 19. Propuesta de innovación normativa para la implementación de la propuesta de interoperatividad pública y privada frente a temas transversales en el AIJCH.

Nota Fuente: Elaboración propia

3.4.2.3. Tercer componente “Control de la propuesta innovadora”. - El monitoreo y evaluación deberá tener los siguientes lineamientos:

- ✓ El control concurrente del trabajo de los diferentes actores orientado a implementar la propuesta innovadora estará a cargo de la Central de Operaciones Integrada y las áreas de control interno de cada una de las instituciones u organizaciones involucradas.
- ✓ El control administrativo disciplinario, de los diferentes actores estará a cargo de los órganos de control interno de cada una de las organizaciones participantes.
- ✓ LAP proporcionará a la DIRANDRO PNP las grabaciones de los videos captados por su CCTV a finde esclarecer cualquier hecho que pudiera afectar la implementación de la propuesta innovadora o que haya dado lugar a una investigación.
- ✓ El monitoreo y evaluación de la implementación de la propuesta, estará a cargo de un equipo conformado por Oficiales Superiores especialista en este tema y pertenecientes al Estado Mayor General de la PNP, la misma que se dará a través de los siguientes indicadores de producto y de resultado proporcionado por la DIRANDRO PNP:
 - Cantidad de cocaína decomisada y número de personas detenidas en las modalidades: maleta, momia, ingestados, introducidos y otros.
 - Cantidad de cocaína decomisada y número de personas detenidas en carga aérea.
 - Cantidad de cocaína decomisada y número de personas detenidas en currier.
 - Alertas enviadas al extranjero por pasajeros.
 - Alertas enviadas al extranjero por carga aérea.
 - Cantidad de cocaína decomisada y número de personas detenidas en el extranjero con origen en el AIJCH sin mediar alerta.
 - Número y tipo de acto de interferencia ilícita detectado.

El esquema del control de la propuesta innovadora se detalla a continuación en la Figura 20.



Figura 20. Esquema del control de la propuesta innovadora en el AIJCH.

Nota Fuente: Elaboración propia

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

4.1. Análisis de deseabilidad

Tabla 6

Matriz de análisis de deseabilidad de la propuesta

Actor	Nivel de influencia	Nivel de deseabilidad
DIRANDRO PNP	Alto	Alto
Aduanas	Alto	Medio
Migraciones	Alto	Alto
LAP (y Securitas)	Alto	Medio
Explotadores aéreos	Medio	Alto
Operadores de servicios aeroportuarios especializados	Medio	Alto

Nota Fuente: Elaboración propia

Realizadas entrevistas a los actores como evidencia, se concluye que la deseabilidad de adherirse a la implementación del proyecto de innovación es alta en la mayoría de los actores, Aduanas presenta un nivel medio de deseabilidad porque al implementarse la propuesta innovadora se ordenará y pondrá orden en la gestión de los organismos estatales, por tanto, disminuirá su protagonismo y nivel de empoderamiento al limitarse, conforme a ley, su accionar frente al TID, mientras que LAP, por razones no precisas, consideraría incómodo que policías de la DIRANDRO PNP hagan servicio permanente en su central de video vigilancia CCTV.

4.2. Análisis de factibilidad

PREGUNTA	RESPUESTA
¿PUEDE EL EQUIPO DE TRABAJO DE LA ORGANIZACIÓN REALMENTE HACER QUE SUCEDA LA SOLUCIÓN?	AL MOMENTO DE INFORMAR E INVOLUCRAR A LOS ACTORES CON EL PROPÓSITO DEL PROYECTO, ES NECESARIO QUE SE GENERE LA FORMACIÓN DE UN EQUIPO DE TRABAJO CON REPRESENTANTES DE LAS INSTITUCIONES Y ORGANIZACIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS PARTICIPANTES, CON CAPACIDAD DE DECISIÓN PARA QUE PARTICIPEN EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO.
¿QUÉ CAPACIDADES NECESITA TENER LA ORGANIZACIÓN PARA CREAR Y ENTREGAR SU SOLUCIÓN?	LA DIRANDRO COMO DIRECCIÓN ESPECIALIZADA DE LA PNP Y DEPENDIENTE DEL MINISTERIO DEL INTERIOR, TIENE A TRAVÉS DE ESTE SECTOR CAPACIDAD POLÍTICA, TIENE PERSONAL POLICIAL Y DE SERVICIOS CON ESPECIALIDAD EN TODAS LAS ÁREAS REQUERIDAS PARA EL PROYECTO A FIN DE BRINDAR CAPACITACIÓN. RESPECTO A TECNOLOGÍA, NO CUENTA CON LA REQUERIDA POR LO QUE EL PROYECTO PROPONE EL APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS TECNOLÓGICOS DE LOS OTROS ACTORES INVOLUCRADOS, EN ATENCIÓN A LA NORMATIVIDAD LEGAL VIGENTE.
¿LA ORGANIZACIÓN CUENTA CON EL TIEMPO ADECUADO PARA LA PRODUCCIÓN DE LA SOLUCIÓN?	LA ORGANIZACIÓN SI CUENTA CON EL TIEMPO NECESARIO, YA QUE ESTE NO HA SIDO CONDICIONADO; SUJETÁNDOSE A LO QUE DEMORE LA ASIGNACIÓN Y CAPACITACIÓN DEL PERSONAL REQUERIDO, ASI COMO EL ADIESTRAMIENTO DE LOS CANES DETECTORES DE DROGAS.
¿EXISTEN NORMAS QUE LIMITAN LA IMPLEMENTACIÓN DE SU PROYECTO?	EXISTE UNA NORMA PROCEDIMENTAL DE CARÁCTER INTERNO DE LA SUNAT QUE LIMITA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO Y ES EL "PROCEDIMIENTO GENERAL: CONTROL-PG.02: EJECUCIÓN DE ACCIONES DE CONTROL EXTRAORDINARIO", POR LO QUE SE PROPONE SU MODIFICACIÓN EN LA PARTE QUE VA CONTRA LA LEY. EN LA POLICÍA, SE PROPONE QUE A TRAVÉS DE UNA NORMA INTERNA SE CAMBIE EL ÁREA ENCARGADA DE REALIZAR EL CONTROL ANTIDROGAS EN LA CARGA AÉREA, PASANDO A SER RESPONSABILIDAD DEL DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO ANTIDROGAS DE AIJCH.

Figura 21. Análisis de factibilidad de la propuesta.

Nota Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con lo señalado en la Figura 21, la propuesta es factible por contar la DIRANDRO PNP con la capacidad necesaria para implementarla, así como con el tiempo necesario para producir la solución. Respecto al equipo de trabajo que debe poner en marcha la solución, se plantea que sea integrado por representantes de las instituciones del Estado y organizaciones particulares. Normativamente, para que la propuesta fluya sin inconvenientes de ninguna clase, se debe modificar dos normas de carácter interno, una de la SUNAT Aduanas a través de la cual deben ajustar en cumplimiento a la normatividad legal vigente, la parte de un procedimiento que refiere que, cuando el personal de Aduanas, en el ejercicio de su trabajo sospeche de la presencia de drogas, debe comunicar de inmediato al Representante del Ministerio Público y cuando corresponda a la DIRANDRO PNP, debiendo decir que debe comunicar de inmediato a la DIRANDRO PNP, los que de constatar la existencia de drogas comunicará de inmediato al Representante del Ministerio Público. La segunda norma que se debe modificar es de carácter interno de la PNP y debe disponer que la responsabilidad del

control antidrogas de la carga aérea pase al Departamento Aeroportuario Antidrogas del AIJCH, ya que quien la tiene actualmente que es el Departamento Aeroportuario Antidrogas Servicios Postales (DEPAASP) no tiene alcance de control.

4.3. Análisis de viabilidad

PREGUNTA	RESPUESTA
¿CUÁL ES LA ESTRUCTURA DE COSTO DE SU PROYECTO DE INNOVACIÓN?	02 CURSOS DE CAPACITACIÓN DE 180 HORAS ACADÉMICAS C/U = S/. 28,800.00 03 CURSOS DE ADIESTRAMIENTO DE CANES Y ENTRENAMIENTO DE GUÍAS 360 HORAS C/U=S/. 86,400.00 ADQUISICIÓN DE 30 CANES RAZA PASTOR MALLINOIS, SELECCIONADOS =S/.480,000.00 TOTAL..... =S/.595,200.00
¿CUÁL ES LA FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE SU PROYECTO DE INNOVACIÓN?:	LA FUENTE DE FINANCIAMIENTO PROVIENE DE LOS RECURSOS DEL ESTADO ASIGNADOS A LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ, ESPECÍFICAMENTE A LA DIRANDRO PNP COMO UNIDAD EJECUTORA.

Figura 22. Análisis de viabilidad de la propuesta.

Nota Fuente: Elaboración propia

Conforme se señala en la Figura 22, la propuesta es viable por cuanto la DIRANDRO PNP cuenta con la mayoría de los recursos para su implementación, lo extraordinario es el dictado de Cursos de Capacitación adicionales a los ya programados y la adquisición de canes para adiestrarlos como detectores de drogas; lo que significa un costo cuya fuente de financiamiento serán los recursos del Estado asignados a la PNP y especialmente a la DIRANDRO PNP como unidad ejecutora de gastos.

Conclusiones

1. El TID es un problema que afecta gravemente al mundo y especialmente al Perú, por ser el segundo productor global de clorhidrato de cocaína después de Colombia (se estima Perú produce el 42.6 % aprox. que Colombia), generando preocupación que a nivel nacional el año 2022 en nuestro país se haya decomisado solo el 4% de clorhidrato de cocaína que el decomisado en Colombia en el mismo periodo de tiempo. Una de las vías por las que los países productores de drogas las exportan es a través de los aeropuertos y siguiendo con la comparación, entre los años 2018 y 2020 en el AIJCH se decomisó en promedio el 23% de clorhidrato de cocaína decomisado en los aeropuertos de Colombia; por lo que el problema público identificado fue: “Escasos resultados del servicio de interdicción del TID a cargo de la DIRANDRO PNP, en el AIJCH, en el periodo 2018 – 2023”.
2. La primera causa del problema público que se identificó, son las zonas de seguridad restringida para la DIRANDRO PNP e inexistencia de control antidrogas en los accesos a rampa. El personal de la DIRANDRO PNP cuenta con credenciales que los autorizan a ingresar a las zonas restringidas del AIJCH, sin embargo, el proceso de control al que deben sujetarse para acceder a estas zonas es minucioso y toma un tiempo que muchas veces hace que los policías pierdan contacto con el sospechoso. Asimismo, en ninguno de los accesos a rampa del AIJCH hay personal de la DIRANDRO PNP que efectúe control antidrogas, solo LAP realiza minuciosos controles para evitar cualquier acto de interferencia ilícita y Aduanas realiza controles inopinados orientados a su función.
3. La segunda causa es la falta de interés de las organizaciones privadas que operan en el AIJCH en apoyar las acciones tendientes a contrarrestar el TID y, ello se debe a que se esfuerzan solo en cumplir rigurosamente las normativas de la OACI contra cualquier intrusión que ponga en riesgo las operaciones aéreas de acuerdo al Manual de Seguridad

para Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita emitido por este organismo, no teniendo un papel activo en colaborar para detectar el TID como lo disponen las normas legales peruanas. Sin embargo, si durante sus minuciosos protocolos de control observan o sospechan sobre algún pasajero, bulto o artículo que contenga drogas, lo hacen conocer al personal policial de la DIRANDRO PNP.

4. La tercera causa es la deficiente gestión de los organismos estatales DIRANDRO PNP y Aduanas, que operan en el AIJCH. La PNP a través de la DIRANDRO PNP asigna personal y canes en número insuficiente para afrontar la capacidad operativa del AIJCH. Por su parte Aduanas, explota esta debilidad de la DIRANDRO PNP y con el afán de ganar protagonismo y empoderamiento, desvía sus recursos asignados para cumplir sus labores propias, por realizar acciones de interdicción del TID que implican la manipulación ilegal de los elementos probatorios que no les competen, perjudicando la intangibilidad de estas pruebas que son indispensables para el proceso de investigación y la judicialización.
5. La cuarta causa es el incontrolable crecimiento de la producción y oferta de clorhidrato de cocaína. Las técnicas de producción de esta droga se han perfeccionado a tal nivel que han alcanzado un nivel de pureza casi total y las cantidades producidas continúan en aumento, ni la pandemia del COVID 19 impidió su crecimiento, que va a la par con el crecimiento de la demanda, especialmente la de los mercados establecidos de la droga (Oceanía, Norteamérica, Europa central y occidental) donde la prevalencia aumenta en mayor porcentaje que el crecimiento sus poblaciones.
6. Ante el problema público identificado y las causas que lo generan, el desafío de innovación se expresa así: ¿Cómo podemos mejorar el control de los accesos a rampa y de las zonas restringidas del AIJCH, así como la gestión de la DIRANDRO PNP, a fin de optimizar el servicio de interdicción del TID?

7. Por lo indicado, el concepto final del prototipo de la innovación se denomina “Interoperatividad pública y privada en el AIJCH frente a los actos de interferencia ilícita y al TID” y consiste, como su nombre lo indica, en brindar un servicio a través de la interoperatividad de actores, que debe surgir integrando los intereses y acordando entre las entidades del Estado que operan en el AIJCH (Policía Nacional y Aduanas), los privados Lima Airport Partners, los explotadores aéreos y los operadores de servicios aeroportuarios especializados, trabajar de manera conjunta y articulada con el objetivo de evitar cualquier acto de interferencia ilícita (conforme a las normas OACI) y el TID. Esta solución es para que el personal DIRANDRO PNP ejerza control antidrogas de forma total sobre los pasajeros, equipajes, carga, vehículos, etc. que ingresen a las zonas estériles y ponga en orden su gestión, promoviendo, a su vez, de manera innovadora un servicio de seguridad más integral y fluido para los pasajeros y agentes del comercio internacional. Se espera, asimismo, que, como resultado de la implementación de este proyecto, la criminalidad considere un riesgo exportar cocaína a través del AIJCH y los privados incrementen su sensación de seguridad en sus operaciones y la confianza en su Policía Nacional.
8. Los componentes del prototipo final son tres:
 - a. Primero: “El acceso del personal de la DIRANDRO a zonas restringidas”. De acuerdo al contrato de concesión y a la normatividad legal del Perú, el personal de la DIRANDRO PNP en el cumplimiento de su trabajo, legalmente no puede ser impedido de ingresar a zona alguna del aeropuerto por donde haya movimiento de pasajeros y carga; es más, todas las personas naturales, jurídicas e instituciones públicas y privadas que operan en el aeropuerto tienen la obligación de contribuir al desarrollo de su trabajo y, en coordinación con la DIRANDRO PNP, de establecer medidas de seguridad contra el TID. Sin

embargo, conociendo la importancia de los procedimientos que los actores privados siguen contra los actos de interferencia ilícita, el proyecto propone la presencia permanente de personal DIRANDRO PNP en las zonas restringidas (salas de embarque, patio de equipajes, plataforma y edificio de carga) y, que éstos se sometan al inicio de su turno de servicio a los controles de seguridad, vistiendo uniforme para mayor disuasión y portando solo tonfa de polipropileno y grilletes de nylon.

- b. Segundo: “Trabajo integrado”. Proponiéndose integrar los intereses y concertar entre las entidades del Estado y organismos privados que operan en el AIJCH, trabajar conjuntamente para evitar cualquier acto de interferencia ilícita (conforme a las normas OACI) y el TID, considerando para ello los siguientes aspectos:

- ✓ Una negociación política necesaria para la implementación de la propuesta, la misma que deberá ser emprendida inicialmente por un representante del Ministerio del Interior, quien de preferencia deberá ser el Director de la Dirección de Control de Drogas y Cultivos Ilegales de la Dirección General Contra el Crimen Organizado; quien a su vez deberá hacer conocer e involucrar en el proyecto al Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil (por su influencia sobre Lima Airport Partners, los explotadores aéreos y los operadores de servicios especializados aeroportuarios) y, al representante que, para esta gestión, nombre la Presidencia del Consejo de Ministros (autoridad que por su jerarquía dentro de la organización estatal tiene la capacidad de emitir disposiciones que deben cumplir los diferentes sectores como el MEF que tiene a cargo la SUNAT-Aduanas). Todas estas autoridades

estatales serán quienes en reunión de trabajo expongan el proyecto al Superintendente Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, al Superintendencia Nacional de Migraciones, al Gerente General de Lima Airport Partners, los representantes de los explotadores aéreos y de los operadores de servicios especializados aeroportuarios, para involucrarlos en el propósito del proyecto y generar la formación de un equipo de trabajo con representantes de las instituciones y organizaciones presentes, con capacidad de decisión para en adelante participen en la implementación del proyecto.

- ✓ En cuanto a la interoperatividad de actores, primero establecer la presencia permanente de un efectivo de la DIRANDRO en el centro de control de las cámaras de videovigilancia CCTV de las instalaciones del AIJCH que opera LAP para ejercer control visual de los movimientos de personas, equipajes, carga y diversos suministros en las instalaciones aeroportuarias, con el propósito de proporcionar información a la Central de Operaciones Integrada. Segundo, crear una Central de Operaciones Integrada (DIRANDRO, Aduanas, Migraciones y LAP), donde los diferentes actores dispongan sin restricción alguna de la información digital que cada entidad posee para el cumplimiento de sus funciones, a fin de compartirla (en red) y enriquecerla con la información que poseen los otros actores, para darle un mejor uso en el accionar frente a los temas transversales, se alimentará también de información proporcionada por el centro de control de las cámaras de videovigilancia CCTV de las instalaciones del AIJCH, para mantener informados a los diferentes actores conforme

a sus competencias, así como orientar, registrar y controlar el accionar de los estos. Tercero, integrar en un solo momento y lugar (control simultáneo) las acciones de control no intrusivo e intrusivo de las cargas aéreas, de los servicios de catering aéreo, de los suministros para las aeronaves, de pasajeros, de equipajes, de servicio postal, etc. que deban ingresar a las zonas de acceso restringido o estériles del aeropuerto, accediendo el personal DIRANDRO PNP a la visualización de las imágenes de los equipos de rayos X de los diferentes actores.

- ✓ Respecto a la innovación normativa, es necesario que la SUNAT Aduanas reformule su Procedimiento General: CONTROL-PG.02: ejecución de acciones de control extraordinario, que en el segundo párrafo de la parte VII, D, 1 señala literalmente “En el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente al representante del Ministerio Público y, cuando corresponda, a la policía especializada en TID”, debiendo decir en concordancia a las leyes del país “En el caso de drogas, el funcionario aduanero comunica inmediatamente a la policía especializada en TID”. Asimismo, dentro de la PNP, se debe disponer la emisión de una Resolución de la Comandancia General para que el control de carga aérea pase a ser responsabilidad del Departamento Aeroportuario Antidrogas del AIJCH por razones de alcance del control.
- c. Tercero: “Control de la propuesta innovadora”. El control concurrente del trabajo de los diferentes actores orientado a implementar la propuesta innovadora, estará a cargo de la Central de Operaciones Integrada y las áreas de control interno de cada uno de los actores, estas últimas tendrán también a cargo

el control administrativo disciplinario. El monitoreo y evaluación de la implementación de la propuesta, estará a cargo de un equipo conformado por Oficiales Superiores especialista en este tema y pertenecientes al Estado Mayor General de la PNP, la misma que se dará a través de indicadores de producto y de resultado proporcionado por la DIRANDRO PNP.

9. Proceso de construcción del prototipo final (pendiente)
10. Efectuado el análisis de deseabilidad, se concluye que la deseabilidad de adherirse a la implementación del proyecto de innovación es alta en la mayoría de los actores, Aduanas presenta un nivel medio de deseabilidad porque disminuirá su protagonismo y nivel de empoderamiento al limitarse, conforme a ley, su accionar frente al TID, mientras que LAP, por razones no precisas, inicialmente desconfía que la policía tenga la predisposición de ingresar a las zonas restringidas sin armamento.
11. Del análisis de viabilidad, se concluye que el proyecto de innovación tiene un costo de S/.595,200.00; monto que será financiado con los recursos del estado asignados a la PNP, específicamente a la DIRANDRO PNP como unidad ejecutora de gastos.
12. Realizado el análisis de factibilidad se concluye que, para la implementación del proyecto de innovación y que fluya se requiere modificar las normas de carácter interno de la SUNAT Aduanas y de la PNP, señaladas en las conclusiones, numeral 8, cuarto párrafo del literal “b” referido a la innovación normativa.
13. Respecto a la estrategia que se propone para implementar el proyecto final de innovación, esta se basa en los detalles señalados en las conclusiones, en el numeral 8, segundo párrafo del literal “b” referido a la negociación política requerida para poner en marcha el proyecto.

Bibliografía

- Aduanas. (2018). Procedimiento General: CONTROL-PG.02: ejecución de acciones de control extraordinario. Perú. Recuperado de <https://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/fiscalizacion/procGeneral/control-pg.02.htm>.
- Alvarado, D. & Vargas, G. (2018). ¿Una respuesta regional para un problema regional?: un análisis de la interdicción e interceptación del narcotráfico transnacional en Centroamérica [Tesis para optar el grado en licenciatura en ciencias políticas, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica]. Recuperado de <http://repo.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/8732/1/43893.pdf>.
- AMERIPOL (2013). Análisis situacional del narcotráfico «Una perspectiva policial» Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Panamá y Perú. AMERIPOL. Recuperado de https://www.policia.gov.co/file/63027/download?token=VgOSuKJ_.
- Apodaca, P. M. (1999). Evaluación de los resultados y del impacto. Revista de Investigación Educativa, 17(2), 363-377. Recuperado de <https://revistas.um.es/rie/article/view/121921/114601>.
- Argueta, O., Cortés, E., Castillo, A., Villegas C., Escalante, A., Palma, C., & Zolezzi, E. (2020). Repensando el tráfico ilícito de drogas en Centroamérica: Un enfoque desde las ciencias sociales. Grafos S.A. Recuperado de <https://biblioteca.corteidh.or.cr/adjunto/37899>
- Arias, F. (2017). Efectividad y eficiencia de la investigación tecnológica en la universidad. Revista Electrónica de Ciencia y Tecnología del Instituto Universitario de Tecnología de Maracaibo, 3(1), 64-83. Recuperado de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/85198345/92-501-1-PB-libre.pdf?1651278966=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DEfectividad_y_eficiencia_de_la_investiga.pdf&E

xpires=1713233555&Signature=AaSH3Jr1FvADrt8XeCuPsVo2thybMrAMS9ETLTu
 cNnuOWOqViyIEXDIb2NlIPpxnWVkn34mYQjZTSqzMT1Qseua9z6ueM9yrlEpGeL
 v~iiu3bHzwvLycuch4bA5uOo5B15S2F6OQCbsdPWzjee4szGJMMdenBBwsaf~gKo1
 madTklrER~kcyghAbbUy2S-nUx5tsAzbuE-
 Z5Tk0JBRDUfj81rMklYRTXDngiGL6jYA7QVwh-
 H6aAKFFYurzmdqYJhjT5bZv8zxIeTdwbMi9yIWsolRT5VTqu~PDv79UKCCjYguWi
 ey~D1ECiBpYen70J3D5EVfCf435ptHV-oYXslQ__&Key-Pair-
 Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA.

- Calera, N. (2010). El interés público: entre la ideología y el derecho. In *Anales de la Cátedra Francisco Suárez* (Vol. 44, pp. 123-148). Recuperado de <https://revistaseug.ugr.es/index.php/acfs/article/view/502/592>
- Caro, R. (2017). La implementación de estrategias de inteligencia antidrogas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del 2015 al 2016. Tesis para optar el grado de Magíster en Ciencia Política y Gobierno con mención en Políticas Públicas y Gestión Pública. Repositorio de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de <http://hdl.handle.net/20.500.12404/9206>.
- Champa Sánchez, J. A. (2022). La autoridad marítima nacional y sus recursos contra el tráfico ilícito de drogas. *Revista de Ciencia e Investigación en Defensa - CAEN*, 3(1), 32-44. Recuperado de <https://doi.org/10.58211/recide.v3i1.6>
- Criado, J., Gascó, M. & Jiménez, C. (2010). Bases para una Estrategia Iberoamericana de Interoperabilidad. Centro Latinoamericano de Administración para el desarrollo. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/289374728_Bases_para_una_Estrategia_Iberoamericana_de_Interoperabilidad.

- De Castro, R. D. H. (2010). El concepto de interés nacional. In Evolución del concepto de interés nacional (pp. 17-38). Instituto Español de Estudios Estratégicos. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4547890>
- Devida. (2022). Política Nacional contra las drogas al 2030. Perú. Recuperado de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2012814/Pol%C3%ADtica%20Nacional%20Contra%20Drogas%20al%202030.pdf.pdf>.
- Fernández, J. (2010). Disertación sobre el servicio público. FORO revisto de derecho, (13), 5-21. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10644/2891>.
- Flores, M. (2023). Los incentivos a los denunciantes de irregularidades como mecanismo de prevención e indagación del delito empresarial en el Perú. Tesis para optar el grado de Magister académico de Maestra en Derecho de la Empresa. Repositorio de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/27162/FLORES_C_HAPILLIQUEN_MARIELA_VANESA.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Gamero, E. (2009). Interoperabilidad y administración electrónica: Conéctense, por favor. Revista de Administración pública, (179), 291-332. Recuperado de <https://recyt.fecyt.es/index.php/RAP/article/view/45833>
- Hintze, J. (2001). Control y evaluación de gestión y resultados. DAAPGE: Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal, 1(1), 1-32. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3991033>.
- Huergo, J. (2004). Los procesos de gestión. Material de lectura para los cursos de “Comunicación en las organizaciones públicas”. Provincia de Bs. As.: IPAP. Recuperado de <http://servicios.abc.gov.ar/lainstitucion/univpedagogica/especializaciones/seminario/materialesparadescargar/seminario4/huergo3.pdf>

- Ibarra Mirón, S. (2018). Estrategia de producción. Orígenes, conceptos y definiciones fundamentales. Recuperado de https://www.monografias.com/trabajos16/estrategia-produccion/estrategia-produccion#google_vignette.
- Lam, R. & Hernández, P. (2008). Los términos: eficiencia, eficacia y efectividad ¿son sinónimos en el área de la salud? *Revista Cubana de Hematología, Inmunología y Hemoterapia*, 24(2). Recuperado de <http://scielo.sld.cu/pdf/hih/v24n2/hih09208.pdf>.
- Lima Airport Partners. (2018). Proyecto de mejora de la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, Lima, Perú. Recuperado de <https://www.idbinvest.org/sites/default/files/2021-06/MEIA%20Aeropuerto%20de%20Lima%20-%20Cap%2004.0%20Descripci%C3%B3n%20del%20Proyecto.pdf>.
- Lima Airport Partners. (2023), Memoria Integrada 2022, Lima, Perú. Recuperado de <https://lima-airport.com/cms/corporativo/enfoque-de-sostenibilidad>.
- Mamani W., Rojas R., & Ticona J. (2020). El tráfico ilícito de drogas en la Meseta del Collao – Puno, desde la criminología crítica. *Revista de derecho de la universidad nacional de Altiplano*, 5(1), 104-113. Recuperado de <https://doi.org/10.47712/rd.2020.v5i1.73>.
- Milanesi, A. (2020). La política de la gestión por resultados: la reforma policial en Uruguay (2010-2020). Tesis de doctorado. Universidad de la República (Uruguay). Facultad de Ciencias Sociales. Recuperado de <https://hdl.handle.net/20.500.12008/26538>.
- Ministerio de Economía y Finanzas (2023). Ficha de indicador de desempeño de programas presupuestales. Sector Interior. Recuperado de https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publ/ppr/estr_program/Reporte_RPT_PRODUCTO_FICHA_PP0031.pdf

OACI. (2017). Anexo 17 Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Recuperado de https://www.dgac.gob.bo/wp-content/uploads/2018/05/Anexo_17.pdf.

Organización de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2023). Informe Mundial sobre la cocaína 2023. Recuperado de https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Global_cocaine_report_2023.pdf.

Policía Nacional de Colombia (2021). Blindaje antidrogas del comercio exterior, un soporte para el desarrollo. Recuperado de <https://www.policia.gov.co/file/295727/download?token=vtd8u1y->

Policía Nacional del Perú. (2018). *Manual de técnicas y procedimientos policiales de investigación del tráfico ilícito de drogas*. Recuperado de https://www.policia.gob.pe/pnp/archivos/portal/doc/12471doc_MANUAL%20DE%20TECNICAS%20Y%20PROCEDIMIENTOS%20DE%20INV.%20CONTRA%20EL%20TID%20DIRANDRO_2018.pdf.

Reuters (28 de enero del 2023). Colombia cocaine seizures break record in 2022. Recuperado de <https://www.reuters.com/world/americas/colombia-cocaine-seizures-break-record-2022-2023-01-29/>

Reyna, L. & Ventura, K. (2008). Los servicios públicos en el Perú: una visión preliminar. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Recuperado de <https://repositorio.unam.mx/contenidos/5024576>

Rozas, P. & Hantke-Domas, M. (2013). Gestión pública y servicios públicos. Notas sobre el concepto tradicional de servicio público. Serie recursos naturales e infraestructura, CEPAL (162). Recuperado de <https://hdl.handle.net/11362/6366>

Ruda, J. & Novak, F. (2016). El tráfico ilícito de drogas en el Perú: Una aproximación internacional. Las prácticas de la resolución de conflictos en América Latina, 43.

Recuperado de https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/39934/1_aproximacion.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Sánchez, C. (2019). Interoperabilidad en la Gestión Pública. Tesis de Master in Business & Technology. Universidad de San Andrés (Argentina). Escuela de Negocios. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10908/16162>.

Thompson, I. (2009). Definición de producto. Recuperado de <https://www.promonegocios.net/oferta/definicion-oferta.html>.



Anexos

Anexo 1: Descripción de los tres problemas públicos que ha identificado en la etapa 1 y selección de uno de ellos

Descripción de los problemas públicos

Problema 1

Denominación del problema público	Alta incidencia del TID a través del AIJCH durante el periodo 2018 – 2023
De acuerdo a la guía ¿Qué tipo de problema público es el que acaba de señalar?	El problema enunciado es de afectación directa a la sociedad, debido a que perjudica gravemente la salud, el medio ambiente y la seguridad del país y del mundo.
¿Cuál es la magnitud del problema? Es decir ¿Qué datos o formulas demuestra la existencia de su problema público?	<p>UNODC (2022) señala al Perú como segundo productor mundial de hoja de coca, habiendo durante el año 2020 incrementado la cosecha de hoja de coca (13%) y junto con Bolivia y Colombia incrementado en 16.5% la producción de cocaína respecto al año anterior, concentrando estos países, además, la producción mundial de cocaína, estimada en 1,982 toneladas en ese mismo periodo.</p> <p>La PNP durante el año 2022 decomisó 85,481.006 kg de drogas, de las cuales 28,984.852 kilogramos corresponden a cocaína. Reuters (2023) por su parte, hizo conocer que en el mismo año 2022 Colombia había decomisado 671,000 kilogramos de cocaína según lo informado por su Ministerio de Defensa. Esto significa que, en el Perú, se decomisó el año 2022 el 4.1% de la cantidad de cocaína que decomisó Colombia.</p> <p>En el AIJCH, el año 2018 se decomisó 852.620 Kg. de cocaína, el año 2019 771.669 Kg., el año 2020 455.679 Kg., el año 2021 566.300 Kg. y el año 2022 se decomisaron 859.061 Kg.</p>
De forma opcional ¿se puede graficar una cadena de valor o un flujograma para entender de mejor manera el problema público que usted ha señalado?	La PNP a través de la DIRANDRO realiza su procedimiento de detección de drogas atendiendo su Manual de Técnicas y Procedimientos Especiales y mediante perfiles de sospecha en los pasajeros y carga, labores de inteligencia, registros y búsqueda con canes detectores de drogas, con el apoyo de tecnologías como los escáneres y la participación de otras autoridades como lo son la SUNAT-ADUANAS y el concesionario aeroportuario Lima Airport Partners.

	<p style="text-align: center;"><i>Procedimiento de interdicción de pasajeros sospechosos de llevar drogas.</i></p>
<p>¿Quiénes son los afectados directos de este problema público?</p>	<p>Esta ilegal cadena de producción de cocaína no solo afecta la salud pública y la seguridad del Perú, significando que, debido a la condición de país productor, sus perjuicios alcanzan los niveles gubernamentales, políticos, jurídicos, económicos, sociales, culturales y ambientales, entre otros.</p>
<p>¿Quiénes son los responsables estatales directos para terminar o reducir con el problema público?</p>	<p>El ordenamiento legal de nuestro país señala que la PNP a través de su DIRANDRO PNP tiene la responsabilidad de prevenir, investigar y combatir del TID.</p>
<p>¿Existe una propuesta de solución frente a este problema científico? ¿Cuál es la propuesta que usted platearía?</p>	<p>El problema en la incidencia del TID en el AIJCH, radicaría en lo poco efectivo de los procesos de control, los mismos que se ven disminuidos por el reducido número de policías asignados, la falta de una adecuada administración en el empleo del personal y canes antidrogas; así como la falta de coordinación entre las autoridades que participan en la detección de drogas a efectos de organizar bajo una estrategia los trabajos de interdicción; por lo que resulta necesario optimizarlos.</p>

Problema 2

<p>Denominación del problema público</p>	<p>Incremento de la comisión de delitos contra el patrimonio cometidos por migrantes venezolanos en Lima metropolitana entre el año 2017 y 2022.</p>
<p>De acuerdo a la guía ¿Qué tipo de problema público es el que acaba de señalar?</p>	<p>El problema enunciado es de afectación directa a la sociedad, ya que perjudica gravemente la seguridad en la que la sociedad debe desarrollar sus actividades, generando perjuicios colaterales a nivel económico, educativo, a la vida, a la salud física y mental, etc.</p>
<p>¿Cuál es la magnitud del problema? Es decir ¿Qué datos o formulas demuestra la existencia de su problema público?</p>	<p>El 2015 se inicia la migración de venezolanos al Perú, actualmente no existen cifras ciertas sobre cuántos de estos realmente viven en el país, estimándose que el presente año existirían alrededor de 1'600,000 (OCHA, 2022). A partir del 2017, por la política migratoria favorable (expedición de PPT), se inicia un significativo incremento de ingresos al Perú y a la vez el incremento de los actos delictivos (en general) cometidos por migrantes de este país, tal es así, que de acuerdo a las estadísticas (INPE, 2023), en el 2017 había 37 venezolanos reclusos</p>

	<p>en los penales por robo agravado, luego en el 2019 la cifra se incrementó a 364 y para enero del 2023 la suma se ha elevado a 2,385 reclusos (2,287 hombres y 98 mujeres), de los cuales la mayoría se encuentra por delitos patrimoniales relacionados al robo y hurto.</p> <p>De acuerdo a las cifras actuales (Región Policial Lima, 2023), en Lima metropolitana el año 2017 se registraron 79,901 delitos contra el patrimonio y se formularon 271 denuncias contra venezolanos, el 2018 se registraron 95,319 y se denunciaron a 675 venezolanos, el 2019 se registraron 103,115 y se sentaron 2,941 denuncias contra venezolanos, el 2020 se registraron 64,192 y se denunciaron a 3,192 venezolanos, el 2021 se registraron 87,675 siendo denunciados 4,032 venezolanos y el 2022 se registraron 114,519 y se denunciaron a 5,174 venezolanos.</p> <p>Según la Estadística de la criminalidad (Poder Judicial del Perú, 2022) la cantidad de personas condenadas a prisión efectiva o restrictiva de la libertad por una sentencia consentida y ejecutoriada en todo el país, por cometer delitos contra el patrimonio fueron el año 2017 de 12,278, el 2018 de 10,407, el 2019 de 8,885, el 2020 de 4,211, el 2021 de 2,484 y el 2022 de 1,465</p>
<p>De forma opcional ¿se puede graficar una cadena de valor o un flujograma para entender de mejor manera el problema público que usted ha señalado?</p>	<p>Los procedimientos que debe seguir la policía en su actuación frente a este tipo de delitos, se encuentran plasmados en el Manual de Procedimientos Operativos Policiales en lo que respecta a los patrullajes preventivos, intervenciones, detenciones y capturas. Las investigaciones se encuentran reguladas por el Manual de Procedimientos Operativos de la Dirección de Investigación Criminal PNP y por las normas generales de la metodología de la investigación.</p>
<p>¿Quiénes son los afectados directos de este problema público?</p>	<p>Los hechos delictivos por los que la mayoría de los venezolanos han sido juzgados y reclusos, así como los cometidos por una gran mayoría que aún se encuentran en libertad; se caracterizan por ser organizados y tener un modus operandi marcado por un estilo más violento y letal que los ejecutadas por sus similares peruanas; situación que refleja un descontrol por parte de las autoridades; generando graves perjuicios a la seguridad pública que afecta a toda la población que radica o visita el Perú.</p>
<p>¿Quiénes son los responsables estatales directos para terminar o reducir con el problema público?</p>	<p>De acuerdo a la normatividad legal vigente, la PNP previene, investiga y combate la delincuencia (entre ellos los delitos contra el patrimonio). El aspecto preventivo y de intervenciones, está a cargo principalmente de sus órganos desconcentrados (Región Policial Lima) y la investigación está a cargo de la Dirección de Investigación Criminal, a través de su División de Investigación de Robos, División de Investigación de Estafas y otras Defraudaciones, División de Investigación contra el Crimen Organizado, División de Investigación de Secuestros y Extorsiones y, de la Brigada Especial de investigación contra la criminalidad extranjera, entre otras.</p>
<p>¿Existe una propuesta de solución frente a este problema científico? ¿Cuál es la propuesta que usted platearía?</p>	<p>Este problema a la fecha no es enfrentado con una política de gobierno definida y es enfrentado solo con reacciones a los hechos que se vienen presentando en el día a día; situación que se empeora al no existir un registro del total de migrantes venezolanos habidos en el Perú que permita identificarlos y ubicarlos de ser necesario y menos de normas que sancionen a aquellos que no cumplan con registrarse. Importante también es, dado este fenómeno migratorio, que las autoridades de</p>

	Migraciones y de la Policía cuentan con acceso a la consulta de base de datos de antecedentes penales, policiales y judiciales de las autoridades de Venezuela, a fin de decidir en su momento, la autorización de pase al país como migrante
--	---

Problema 3

Denominación del problema público	Bajo nivel de eficacia de la policía para restablecer el orden interno alterado por la violencia generada durante los conflictos sociales por asuntos de gobierno nacional, sin costo de pérdidas humanas; entre los años 2020 y 2023.
De acuerdo a la guía ¿Qué tipo de problema público es el que acaba de señalar?	El problema enunciado es por el Inadecuado desempeño de los servicios de las intervenciones públicas, debido a que el servicio de seguridad que debe entregar la policía a la ciudadanía, ante situaciones de crisis en los conflictos sociales por asuntos de gobierno nacional, se ve trastocado al no cumplirse con la defensa de los derechos fundamentales de la persona humana y afectarse el principal derecho que es el de la vida.
¿Cuál es la magnitud del problema? Es decir ¿Qué datos o formulas demuestra la existencia de su problema público?	Las estadísticas señalan que el 14 de noviembre del 2020, como resultado de las protestas realizadas como reacción a la vacancia del presidente Martín Vizcarra y al rechazo a la investidura de Manuel Merino como presidente, se produjo la muerte de 2 jóvenes y 126 heridos, de los cuales 63 estuvieron hospitalizados por la gravedad de sus lesiones. El 7 de diciembre del 2022 al romper el expresidente Pedro Castillo el orden constitucional, generó una serie de protestas a nivel nacional contra el poder ejecutivo y el poder legislativo que se dio a través de diferentes actos de violencia que generaron el desabastecimiento de combustible, alimentos y otros, las cuales hasta marzo del 2023 costaron la vida de 67 personas (49 civiles en enfrentamientos, 1 policía, 6 militares y 11 civiles por hechos vinculados a los bloqueos de carreteras) y dejaron un saldo de 1,785 heridos (972 civiles, 787 policías y 26 militares).
De forma opcional ¿se puede graficar una cadena de valor o un flujograma para entender de mejor manera el problema público que usted ha señalado?	Los procedimientos a seguir están en el Manual de procedimientos para las operaciones de mantenimiento y restablecimiento de orden público. Además, deben observar los principios de legalidad, necesidad y proporcionalidad, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Derechos Humanos Aplicados a la Función Policial, el Decreto Legislativo N°1186 que regula el uso de la fuerza por parte del personal de la Policía Nacional del Perú; que determinan que el uso de armas letales puede ejecutarse únicamente ante casos excepcionales.

	<p><i>Procedimiento para uso de armas letales.</i></p> <pre> graph TD A([OPERACIÓN DE RESTABLECIMIENTO DEL ORDEN PÚBLICO]) --> B{ESTÁ EN RIESGO REAL LA VIDA O INTEGRIDAD DEL PNP, DE TERCEROS O DE LOS PROPIOS MANIFESTANTES?} B -- SI --> C{SE HA INDIVIDUALIZADO A LA PERSONA QUE REPRESENTA RIESGO LETAL?} B -- NO --> D[CONTINÚAN OPERACIONES SIN USO DE ARMAS LETALES] C -- SI --> E[SE HACE USO DE ARMAS LETALES CONTRA EL SUJETO PREVIAMENTE INDIVIDUALIZADO] C -- NO --> D E --> F([SE PRESTA ASISTENCIA MÉDICA A HERIDOS. SE COMUNICA A LOS FAMILIARES DE LOS AFECTADOS. SE INFORMA AL DETALLE LOS HECHOS SUCEDIDOS]) </pre>
<p>¿Quiénes son los afectados directos de este problema público?</p>	<p>Hay circunstancias en las cuales el actuar de policías o militares pasan a ser extremadamente represivos y sus actos son mostrados por los gobernantes de turno como actos dentro de la ley por motivos de imagen, sin embargo, afectan muchas veces la integridad y hasta la vida de las personas que hacen uso de su derecho a la protesta.</p>
<p>¿Quiénes son los responsables estatales directos para terminar o reducir con el problema público?</p>	<p>Conforme a la normatividad legal vigente, la PNP tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y reestablecer el orden interno; en consecuencia, es la que actúa cuando este orden se ve alterado por la violencia generada durante los conflictos sociales, y lo hace a través de sus Unidades de Servicios Especiales existentes a nivel nacional y, en caso las capacidades se vean rebasadas, son apoyadas por la División de Intervenciones Rápidas de la Dirección de Operaciones Especiales. Solo cuando se declara el estado de emergencia actúan las Fuerzas Armadas.</p>
<p>¿Existe una propuesta de solución frente a este problema científico? ¿Cuál es la propuesta que usted platearía?</p>	<p>Estos lamentables hechos ocurridos, serían resultado de una falta de control por parte de los comandos operativos con respecto al actuar de su personal y al acatamiento del tipo de armas y/o municiones que deben portar; así como al control que respecto a sus emociones deben ejercer los propios policías que dejan de ver a los manifestantes como personas a las que tienen la obligación de proteger y las pasan a ver como enemigos.</p>

Selección y justificación del problema público central

Selección del problema público

PROBLEMA	RELEVANCIA	EVIDENCIAS	SOLUCIÓN EXISTENTE	TOTAL
PROBLEMA 1	3	2	2	7
PROBLEMA 2	3	1	2	6
PROBLEMA 3	3	1	1	5

Justificación

Problema 1.- El TID en el Perú y específicamente su exportación a través del AIJCH mantiene una alta incidencia, pese al trabajo de las autoridades a cargo de contrarrestarla; esta situación refleja que existe una considerable cantidad de droga que se exporta por este terminal al ser rentable, para los promotores de este ilegal negocio, las ganancias que obtienen pese a las intervenciones efectuadas; ello se desprende de conjugar la información contenida en el Informe Mundial sobre las Drogas 2022 elaborado por la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (UNODC), del Informe Mundial sobre la Cocaína 2023 elaborado por la misma UNODC que señalan la expansión del negocio y de los mercados de la cocaína a nivel mundial; de la Política Nacional Contra las Drogas al 2030 elaborado por DEVIDA que describe el problema de manera preocupante; así como de las estadísticas obtenidas de la DIRANDRO PNP respecto a los decomisos de drogas efectuados; por estas razones la afectación que genera a nivel nacional y global, constituye un problema de alta relevancia. Asimismo, se ha podido conocer que existe en las instituciones, en las empresas operadoras y en el personal que laboran en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez información variada y consistente respecto a procesos, falencias, estadísticas, experiencias e ideas, como para elaborar evidencia. Finalmente, las soluciones que las autoridades de la PNP con el apoyo de la SUNAT-ADUANAS y del operador aeroportuario Lima Airport Partners vienen ejecutando mantienen un status quo en los decomisos de drogas, sin reducir la alta incidencia. Por lo expuesto, este problema constituye un punto de partida interesante para iniciar un proyecto de innovación.

Anexos 2: Matriz de consistencia de la arquitectura del problema

Dimensión de la arquitectura del problema	Preguntas	Objetivos	Hipótesis	Fuentes de dato (específicos al momento de listar)	Herramienta de extracción de información
Dimensión 1: Infraestructura y la capacidad operativa del AIJCH.	Pregunta 1: ¿Cómo es la infraestructura y cuál es la capacidad operativa del AIJCH?	Describir la infraestructura y la capacidad operativa del AIJCH.	La infraestructura del AIJCH está dividida en sectores que se caracterizan por los niveles de seguridad que existen en cada uno de ellos a medida que se aproximan a las zonas de acceso a las naves. En cuanto a su capacidad operativa, se estima que atiende por día a 50,000 pasajeros en 400 vuelos en promedio.	LAP. - descripción del actual AIJCH y descripción del proyecto del nuevo terminal	Revisión documental
				Jefe del Dpto. Antidrogas AIJCH	Entrevista
				Gerente de Seguridad LAP	Entrevista
				Corpac. - plano del complejo aeroportuario con indicación edificaciones y terrenos.	Revisión documental
Dimensión 2: Procesos para la detección	Pregunta 2: ¿Cómo se desarrollan los procesos	Describir los procesos para la detección del TID en el	Los procesos para la detección de drogas en el	DIRANDRO. - Manual de procedimientos para la	Revisión documental

del TID en el AIJCH.	para la detección del TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?	AIJCH entre el 2018 y el 2023.	AIJCH se basan en el perfilamiento de pasajeros sospechosos, el registro en masa y aleatorio por parte de canes detectores de drogas y en el uso de tecnologías.	detección de drogas en el AIJCH.	
				Jefe DIRANDRO AIJCH	Entrevista
				Jefe UCANDRO	Entrevista
				SUNAT – ADUANAS. - Documento que establezca los procedimientos para casos de detección de drogas en los controles a su cargo.	Revisión documental
				Intendencia de Control Aduanero	Entrevista
				LAP. - documento que establezca los procedimientos para casos de detección de drogas en los controles a su cargo	Revisión documental
				Gerente Seguridad Aeroportuaria LAP	Entrevista

Dimensión 3: Actores estatales y privados dentro del AIJCH, involucrados en la detección del TID.	Pregunta 3: ¿Quiénes son los actores estatales y privados dentro del AIJCH, involucrados en la detección del TID entre el 2018 y el 2023?	Determinar quiénes son los actores estatales y privados dentro del AIJCH, involucrados en la detección del TID entre el 2018 y el 2023.	Los actores involucrados en la detección de drogas son los policías de la DIRANDRO PNP, agentes de la SUNAT – ADUANAS, personal de seguridad de LAP, personal de las empresas aéreas que operan en el aeropuerto.	Jefe DIRANDRO AIJCH	Entrevista
				Gerente Seguridad Aeroportuaria LAP	Entrevista
				LAP. - Documento que establezca su participación en la detección de drogas	Revisión documental
				SUNAT ADUANAS. - Documento que establezca su participación en la detección de drogas.	Revisión documental

<p>Dimensión 4: Dinámicas o modalidades del TID en el AIJCH.</p>	<p>Pregunta 4: ¿Cuáles son las dinámicas o modalidades del TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?</p>	<p>Describir las dinámicas o modalidades del TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023.</p>	<p>Las modalidades del TID son: acondicionada s en maletas, dentro de productos comestibles o empacados o envasados, dentro de souvenirs. Acondicionado en carga aérea. Acondicionado en el exterior del cuerpo del pasajero. En el interior sistema digestivo del pasajero (Ingesta).</p>	<p>DIRANDRO. - estadística de droga interceptada entre el 2018 y 2023, por modalidades en su ocultamiento.</p>	<p>Revisión de base de datos.</p>
<p>Dimensión 5: Resultados de la interdicción al TID en el AIJCH</p>	<p>Pregunta 5: ¿Cuáles son los resultados de la interdicción al TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?</p>	<p>Determinar los resultados de la interdicción al TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023.</p>	<p>Se estima que la cantidad de droga que es detectada y decomisada en el AIJCH es escasa en relación con la</p>	<p>DIRANDRO. - Estadística de droga decomisada a nivel nacional y en el AIJCH entre los años 2018 y 2023.</p>	<p>Revisión de base de datos</p>

	el 2018 y el 2023?		cantidad de droga que logra ser exportada, el año 2022 se decomisaron 859,061 kg de cocaína.	DEVIDA. - Estadística de la producción estimada de cocaína a nivel nacional desde el año 2018 hasta el estudio más reciente.	Revisión de base de datos
				Jefe DIRANDRO AIJCH	Entrevista



Anexo 3: Guía de entrevista

GUÍA DE ENTREVISTA N° 01

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA. – Es conocer respecto al AIJCH como es su infraestructura, procesos o protocolos para la detección del TID, actores involucrados en la detección de drogas, resultados de la interdicción del TID llevado a cabo entre el 2018 y el 2023 y las causas por las cuales es elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína.

POBLACIÓN OBJETIVO. –La entrevista está dirigida al Jefe del Departamento Antidrogas del AIJCH.

GUÍA DE ENTREVISTA SOBRE EL TID A TRAVÉS DEL AIJCH

Fecha: Hora:

Lugar:

Entrevistador:

Entrevistado:

Cargo que ocupa:

Introducción. – El propósito es innovar estrategias para evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína, enfrentando con ello el narcotráfico como problema público que afecta de manera transversal todos los ámbitos del país.

Preguntas:

DIMENSIÓN 1: INFRAESTRUCTURA Y LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL AIJCH

1. ¿Cuáles son los accesos que en estado operativo posee el complejo aeroportuario hacia la zona donde se encuentran las aeronaves comerciales para su despegue, aterrizaje, mantenimiento y/o permanencia por algún otro motivo?
2. ¿Los accesos mencionados en la pregunta precedente cuentan con personal que ejerza labores de control antidrogas sobre personas, vehículos, carga, etc.?

DIMENSIÓN 2: PROCESOS PARA LA DETECCIÓN DEL TID EN EL AIJCH

1. ¿Cómo se desarrollan los procesos para la detección de drogas en el AIJCH tanto en pasajeros, carga, suministros, etc. y señale si existe algún documento que respalde los procesos antes descritos?
2. Dentro de lo señalado ¿Existe alguna idea innovadora que se haya puesto en práctica para mejorar los procesos descritos?, de ser así detalle si dieron resultados y si se han hecho las gestiones para incorporarlos al documento oficial que norma los procedimientos.
3. Además de las capacidades personales de los integrantes del Departamento Antidrogas del AIJCH ¿Con qué recursos cuenta la policía para facilitar o ayudar las labores de detección de drogas?

4. ¿Qué cantidad de personal tiene asignado, cómo los tiene estructuralmente organizados para el cumplimiento de su función y qué horario de trabajo tienen?
5. ¿Representa su Jefatura a la DIRANDRO en el GETTA? De no ser así, ¿Qué diferencias hay con los procedimientos desarrollados en el GETTA y qué tipo de coordinaciones hacen con el Departamento que comanda para el cumplimiento de su labor?

DIMENSIÓN 3: ACTORES ESTATALES Y PRIVADOS DENTRO DEL AIJCH, INVOLUCRADOS EN LA DETECCIÓN DEL TID.

1. ¿Quiénes son los actores estatales y privados dentro del AIJCH, involucrados en la detección del TID? Detalle si hay alguna norma que los involucra formalmente.
2. Además de los recursos humanos ¿Con qué recursos cuentan los demás actores involucrados en la detección del TID?
3. Dentro de los entes involucrados en la detección del TID en el AIJCH ¿Quién tiene la rectoría de las acciones y cómo son las relaciones y coordinaciones entre los actores?

DIMENSIÓN 6: RESULTADOS DE LA INTERDICCIÓN AL TID EN EL AIJCH

1. ¿Conoce Ud. sobre algún estudio o investigación, que como resultado haya llegado a estimar la cantidad de droga aproximada que anualmente logra ser transportada a través del AIJCH?
2. ¿Cuál es la evaluación que como Jefe del Departamento Antidrogas del AIJCH da a los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?

PREGUNTAS SOBRE LAS CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO

1. ¿Cuáles considera Ud. son las causas de los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH?
2. ¿Han detectado problemas en la infraestructura del complejo aeroportuario que signifiquen una amenaza para las acciones de control respecto al TID?
3. ¿Se ha encontrado algún problema en el desarrollo de los procedimientos policiales y de los otros actores involucrados en la detección de drogas en el AIJCH que considere necesario mejorar, cambiar o anular?
4. Conforme a su experiencia ¿Qué cambios en líneas generales haría con el propósito de evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína?
5. ¿Durante las acciones tendientes a la detección de drogas en el AIJCH que tipo de problemas se han generado con los demás actores involucrados en esta labor?
6. ¿Conoce Ud. bajo qué criterios de selección es escogido el personal que va a ser asignado a prestar servicios en el Departamento Antidrogas del AIJCH y si éstos cuentan con preparación e idoneidad para el ejercicio de tan delicada función, por qué?
7. ¿Considera que el número de personal asignado a prestar servicios en el Departamento Antidrogas del AIJCH es el adecuado?, de no ser así señala cuál sería para Ud. la cantidad necesaria.

GUÍA DE ENTREVISTA N° 02

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA. – Es conocer respecto al AIJCH como son sus procesos o protocolos para la detección del TID, resultados de la interdicción del TID llevado a cabo entre el 2018 y el 2023 y las causas por las cuales es elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína.

POBLACIÓN OBJETIVO. –La entrevista está dirigida al Jefe del Departamento de la Policía Canina Antidrogas - DIRANDRO.

GUÍA DE ENTREVISTA SOBRE EL TID A TRAVÉS DEL AIJCH

Fecha: Hora:

Lugar:

Entrevistador:

Entrevistado:

Cargo que ocupa:

Introducción. – El propósito es innovar estrategias para evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína, enfrentando con ello el narcotráfico como problema público que afecta de manera transversal todos los ámbitos del país.

Preguntas:

DIMENSIÓN 2: PROCESOS PARA LA DETECCIÓN DEL TID EN EL AIJCH

1. ¿Cómo se desarrollan los procesos para la detección de drogas con el empleo de canes detectores de drogas en el AIJCH tanto en pasajeros, carga, suministros, etc. y, señale si existe algún documento que respalde los procesos antes descritos?
2. Dentro de lo señalado ¿Existe alguna idea innovadora que se haya puesto en práctica para mejorar los procesos descritos?, de ser así detalle si dieron resultados y si se han hecho las gestiones para incorporarlos al documento oficial que norma los procedimientos.
3. Además de las capacidades personales de los integrantes de su Unidad y de las capacidades de sus canes para detectar drogas ¿Cuentan con otro tipo de recursos para facilitar o ayudar las labores de detección de drogas?
4. Dentro de su procedimiento ¿Qué tipo de coordinaciones realiza con los diferentes actores involucrados en la detección del TID en el AIJCH?

DIMENSIÓN 6: RESULTADOS DE LA INTERDICCIÓN AL TID EN EL AIJCH

1. ¿Cuál es la evaluación que como Jefe del Departamento de la Policía Canina Antidrogas - DIRANDRO da a los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?
2. ¿Cómo evalúa los resultados obtenidos por la interdicción de TID entre los años 2018 y 2023 en el AIJCH?

PREGUNTAS SOBRE LAS CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO

1. ¿Cuáles considera Ud. son las causas de los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH?
2. ¿Han detectado problemas en la infraestructura del complejo aeroportuario que signifiquen una amenaza para las acciones control respecto al TID?

3. Conforme a su experiencia ¿Qué cambios en líneas generales haría con el propósito de evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína?
4. ¿Durante las acciones tendientes a la detección de drogas en el AIJCH que tipo de problemas se han generado con los demás actores involucrados en esta labor?
5. ¿Bajo qué criterios de selección es escogido el personal que va a ser asignado a prestar servicios en la Unidad Canina Antidrogas?
6. ¿Considera Ud. que el personal asignado a prestar servicios en la Unidad Canina Antidrogas cuenta con preparación e idoneidad para el ejercicio de tan delicada función y, si éstos cuentan con preparación e idoneidad para el ejercicio de tan delicada función, por qué?



GUÍA DE ENTREVISTA N° 03

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA. – Es conocer respecto al AIJCH como es su infraestructura, procesos o protocolos para la detección del TID, actores involucrados en la detección de drogas y las causas por las cuales es elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína.

POBLACIÓN OBJETIVO. –La entrevista está dirigida al Suboficial asignado por la DIRANDRO para integrar el GETAA.

GUÍA DE ENTREVISTA SOBRE EL TID A TRAVÉS DEL AIJCH

Fecha: Hora:

Lugar:

Entrevistador:

Entrevistado:

Cargo que ocupa:

Introducción. – El propósito es innovar estrategias para evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína, enfrentando con ello el narcotráfico como problema público que afecta de manera transversal todos los ámbitos del país.

Preguntas:

DIMENSIÓN 1: INFRAESTRUCTURA Y LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL AIJCH

1. ¿Cuáles son los accesos que en estado operativo posee el complejo aeroportuario hacia la zona donde se encuentran las aeronaves comerciales para su despegue, aterrizaje, mantenimiento y/o permanencia por algún otro motivo?
2. ¿Los accesos mencionados en la pregunta precedente cuentan con personal que ejerza labores de control antidrogas sobre personas, vehículos, carga, etc.?

DIMENSIÓN 2: PROCESOS PARA LA DETECCIÓN DEL TID EN EL AIJCH

1. ¿Cómo se desarrollan los procesos del GETTA para la detección de drogas en el AIJCH tanto en pasajeros, carga, suministros, etc. y señale si existe algún documento que respalde los procesos antes descritos?
2. Dentro de lo señalado ¿Existe alguna idea innovadora que se haya puesto en práctica para mejorar los procesos descritos?, de ser así detalle si dieron resultados y si se han hecho las gestiones para incorporarlos al documento oficial que norma los procedimientos.
3. Además de las capacidades personales de los integrantes policiales del GETTA ¿Con qué recursos cuentan los policías del GETTA para facilitar o ayudar las labores de detección de drogas?
4. ¿Qué cantidad de personal tiene asignado, cómo los tiene estructuralmente organizados para el cumplimiento de su función y qué horario de trabajo tienen?
5. ¿Qué diferencias hay entre los procedimientos para la detección de drogas desarrollados por el GETTA, respecto a los desarrollados por el Departamento Antidrogas del AIJCH y qué tipo de coordinaciones hacen para el cumplimiento de la misión?

DIMENSIÓN 3: ACTORES ESTATALES Y PRIVADOS DENTRO DEL AIJCH, INVOLUCRADOS EN LA DETECCIÓN DEL TID.

1. Dentro de los entes involucrados en la detección del TID en el AIJCH ¿Quién tiene la rectoría de las acciones tendientes a la detección del TID? y, ¿Cómo son las relaciones y coordinaciones entre los actores?

DIMENSIÓN 6: RESULTADOS DE LA INTERDICCIÓN AL TID EN EL AIJCH

1. ¿Conoce Ud. sobre algún estudio o investigación, que como resultado haya llegado a estimar la cantidad de droga aproximada que anualmente logra ser transportada a través del AIJCH?
2. Podría señalar conforme a sus estadísticas ¿Cuál es la cantidad de droga decomisada en el AIJCH desde el 2018 a la fecha como consecuencia directa del trabajo del GETTA?
3. ¿Cuál es la evaluación que como Suboficial asignado por la DIRANDRO para integrar el GETTA da a los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?

PREGUNTAS SOBRE LAS CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO

1. ¿Cuáles considera Ud. son las causas de los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH?
2. ¿Han detectado problemas en la infraestructura del complejo aeroportuario que signifiquen una amenaza para las acciones control respecto al TID?
3. ¿Se ha encontrado algún problema en el desarrollo de los procedimientos policiales y de los otros actores involucrados en la detección de drogas en el AIJCH que considere necesario mejorar, cambiar o anular?
4. Conforme a su experiencia ¿Qué cambios en líneas generales haría con el propósito de evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína?
5. ¿Durante las acciones tendientes a la detección de drogas en el AIJCH que tipo de problemas se han generado con los demás actores involucrados en esta labor?
6. ¿Cuál es la evaluación que como Oficial asignado por la DIRANDRO para integrar el GETTA puede hacer de los resultados obtenidos por el grupo del cual forma parte, respecto a la interdicción de TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?
7. ¿Conoce Ud. bajo qué criterios de selección es escogido el personal policial que va a ser asignado a prestar servicios en el GETTA y si éstos cuentan con preparación e idoneidad para el ejercicio de tan delicada función, por qué?

GUÍA DE ENTREVISTA N° 04

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA. – Es conocer respecto al AIJCH como son los procesos o protocolos para la detección del TID, actores involucrados en la detección de drogas y las causas por las cuales es elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína.

POBLACIÓN OBJETIVO. –La entrevista está dirigida al Jefe de Oficiales de Aduanas del AIJCH.

GUÍA DE ENTREVISTA SOBRE EL TID A TRAVÉS DEL AIJCH

Fecha: Hora:

Lugar:

Entrevistador:

Entrevistado:

Cargo que ocupa:

Introducción. – El propósito es innovar estrategias para evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína, enfrentando con ello el narcotráfico como problema público que afecta de manera transversal todos los ámbitos del país.

Preguntas:

DIMENSIÓN 2: PROCESOS PARA LA DETECCIÓN DEL TID EN EL AIJCH

1. ¿Podría indicar personal de qué áreas o Divisiones de la Intendencia de control aduanero tienen a cargo las labores de control de personas y mercancías tendientes a la detección del TID en el AIJCH?
2. ¿Puede explicar cómo desarrolla Aduanas los procedimientos para la detección de drogas en el AIJCH tanto en pasajeros, carga, suministros, etc. y, si existe algún documento que respalde los procesos antes descritos?
3. Específicamente puede señalar ¿Cuál es el protocolo que desarrollan si en su labor detectan drogas ilegales? ¿Podría entregar copia de dicho protocolo?
4. Dentro de lo señalado ¿Existe alguna idea innovadora que se haya puesto en práctica para mejorar los procesos descritos?, de ser así detalle si dieron resultados.
5. Además de las capacidades personales de los integrantes de Aduanas ¿Con qué recursos cuenta para facilitar o ayudar las labores de detección de drogas?
6. ¿Conoce qué cantidad de personal tiene asignado por turno Aduanas, para el control de personas y mercancías tendientes a la detección del TID en el AIJCH?
7. ¿Puede explicar qué tipo de coordinaciones efectúan con los demás actores involucrados en la detección de TID en el AIJCH respecto a esta labor específica?

DIMENSIÓN 6: RESULTADOS DE LA INTERDICCIÓN AL TID EN EL AIJCH

1. ¿Conoce Ud. sobre algún estudio o investigación, que como resultado haya llegado a estimar la cantidad de droga aproximada que anualmente logra ser transportada a través del AIJCH?
2. ¿Cuál es la evaluación que como Jefe de Oficiales de Aduanas del AIJCH da a los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?

PREGUNTAS SOBRE LAS CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO

1. ¿Cuáles considera Ud. son las causas de los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH?
2. ¿Han detectado problemas en la infraestructura del complejo aeroportuario que signifiquen una amenaza para las acciones control respecto al TID?
3. ¿Se ha encontrado algún problema en el desarrollo de los procedimientos de ADUANAS y de los otros actores involucrados en la detección de drogas en el AIJCH que considere necesario mejorar, cambiar o anular?
4. Conforme a su experiencia ¿Qué cambios en líneas generales haría con el propósito de evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína?
5. ¿Durante las acciones tendientes a la detección de drogas en el AIJCH se han generado problemas de alguna índole con los demás actores involucrados en esta labor?



GUÍA DE ENTREVISTA N° 05

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA. – Es conocer respecto al AIJCH como es su infraestructura, procesos o protocolos para la detección del TID, y las causas por las cuales es elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína.

POBLACIÓN OBJETIVO. –La entrevista está dirigida al Gerente de Seguridad de Lima Airport Partners.

GUÍA DE ENTREVISTA SOBRE EL TID A TRAVÉS DEL AIJCH

Fecha: Hora:

Lugar:

Entrevistador:

Entrevistado:

Cargo que ocupa:

Introducción. – El propósito es innovar estrategias para evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína, enfrentando con ello el narcotráfico como problema público que afecta de manera transversal todos los ámbitos del país.

Preguntas:

DIMENSIÓN 1: INFRAESTRUCTURA Y LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL AIJCH

1. ¿Podría señalar cuántos y cuáles les son los accesos que en estado operativo posee el complejo aeroportuario hacia la zona donde se encuentran las aeronaves comerciales para su despegue, aterrizaje, mantenimiento y/o permanencia por algún otro motivo (rampa)?
2. ¿Conoce Ud. si los accesos mencionados en la pregunta precedente cuentan con personal y/o medios que ejerzan labores de control antidrogas sobre personas, vehículos, carga, etc.?

DIMENSIÓN 2 y 3: PROCESOS PARA LA DETECCIÓN DEL TID EN EL AIJCH Y ACTORES INVOLUCRADOS.

1. ¿Se encuentra Lima Airport Partners involucrado en la detección del TID llevado a cabo a través del AIJCH? De ser así señale que norma o documento respalda dicho involucramiento.
2. De ser afirmativa la respuesta anterior ¿Podría señalar si el personal encargado de apoyar la detección de drogas en el AIJCH es propio de LAP y/o pertenece a una empresa de seguridad contratada por LAP?
3. ¿Podría mencionar cómo se desarrollan los procesos para la detección de drogas en el AIJCH tanto en pasajeros, carga, suministros, etc. y a cargo de quiénes se encuentra esta responsabilidad - detalle?
4. Específicamente ¿Cuál es el protocolo que desarrolla el personal de LAP si en su labor detectan drogas ilegales? Detalle si el protocolo se encuentra normado internamente, de ser así, si podría entregar copia de dicho documento.
5. Dentro de lo señalado ¿Existe alguna idea innovadora que se haya puesto en práctica para mejorar los procesos descritos?, de ser así detalle si dieron resultados.
6. ¿Con qué recursos cuenta LAP para facilitar o ayudar las labores de detección de drogas?

7. ¿Conoce Ud. qué cantidad de personal dispone LAP para efectuar los controles tendientes, entre otros, a detectar el TID, cómo los tiene estructuralmente organizados para el cumplimiento de su trabajo?
8. ¿Conoce Ud. en qué medida los explotadores aéreos se encuentran involucrados en apoyar las acciones del Estado contra el TID, de ser así señale si existe una base normativa?

DIMENSIÓN 6: RESULTADOS DE LA INTERDICCIÓN AL TID EN EL AIJCH

1. ¿Conoce Ud. sobre algún estudio o investigación, que como resultado haya llegado a estimar la cantidad de droga aproximada que anualmente logra ser transportada a través del AIJCH?
2. ¿Cuál es la evaluación que como Gerente de Seguridad de LAP da a los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?

PREGUNTAS SOBRE LAS CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO

1. ¿Cuáles considera Ud. son las causas de los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH?
2. ¿Han detectado problemas en la infraestructura del complejo aeroportuario que signifiquen una amenaza para las acciones control respecto al TID?
3. ¿Se ha encontrado algún problema en el desarrollo de los procedimientos o protocolos de LAP y/o de los otros actores involucrados en la detección de drogas en el AIJCH que considere necesario mejorar, cambiar o anular?
4. Conforme a su experiencia ¿Qué cambios en líneas generales haría con el propósito de evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína?
5. ¿Durante las acciones tendientes a la detección de drogas en el AIJCH se han generado algún tipo de problemas con los demás actores involucrados en esta labor?

GUÍA DE ENTREVISTA N° 06

OBJETIVO DE LA ENTREVISTA. – Es conocer respecto al AIJCH como es su infraestructura, procesos o protocolos para la detección del TID, y las causas por las cuales es elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína.

POBLACIÓN OBJETIVO. –La entrevista está dirigida a la Gerente de Aviación de Securitas Perú.

GUÍA DE ENTREVISTA SOBRE EL TID A TRAVÉS DEL AIJCH

Fecha: Hora:

Lugar:

Entrevistador:

Entrevistado:

Cargo que ocupa:

Introducción. – El propósito es innovar estrategias para evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína, enfrentando con ello el narcotráfico como problema público que afecta de manera transversal todos los ámbitos del país.

Preguntas:

DIMENSIÓN 1: INFRAESTRUCTURA Y LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL AIJCH

1. ¿Podría señalar cuántos y cuáles les son los accesos que en estado operativo posee el complejo aeroportuario hacia la zona donde se encuentran las aeronaves comerciales para su despegue, aterrizaje, mantenimiento y/o permanencia por algún otro motivo (rampa)?
2. ¿Conoce Ud. si los accesos mencionados en la pregunta precedente cuentan con personal y/o medios que ejerzan labores de control antidrogas sobre personas, vehículos, carga, etc.?

DIMENSIÓN 2 y 3: PROCESOS PARA LA DETECCIÓN DEL TID EN EL AIJCH Y ACTORES INVOLUCRADOS.

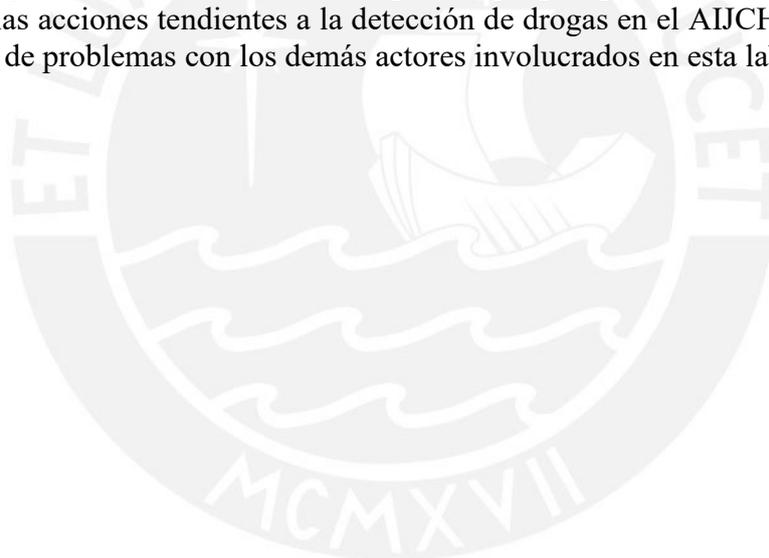
1. ¿Se encuentra Securitas Perú involucrado en la detección del TID llevado a cabo a través del AIJCH? De ser así señale que norma o documento respalda dicho involucramiento.
2. ¿Podría mencionar cómo su personal desarrolla los procesos para la detección de drogas en el AIJCH tanto en pasajeros, carga, suministros, etc. y a cargo de quiénes se encuentra esta responsabilidad conforme a su organización operacional?
3. Específicamente ¿Cuál es el protocolo que desarrolla el personal de Securitas Perú si en su labor detectan drogas ilegales? Detalle si el protocolo se encuentra normado internamente y si puede entregar copia de dicha norma.
4. Dentro de lo señalado ¿Existe alguna idea innovadora que se haya puesto en práctica para mejorar los procesos descritos?, de ser así detalle si dieron resultados.
5. ¿Con qué recursos cuenta Securitas Perú para facilitar o ayudar las labores de detección de drogas?
6. ¿Podría indicar qué cantidad de personal dispone por turnos Securitas Perú para efectuar los controles tendientes, entre otros, a detectar el TID y, cómo los tiene estructuralmente organizados para el cumplimiento de su trabajo?

DIMENSIÓN 6: RESULTADOS DE LA INTERDICCIÓN AL TID EN EL AIJCH

1. ¿Conoce Ud. sobre algún estudio o investigación, que como resultado haya llegado a estimar la cantidad de droga aproximada que anualmente logra ser transportada a través del AIJCH?
2. ¿Cuál es la evaluación que como Gerente de Aviación de Securitas Perú da a los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH entre el 2018 y el 2023?

PREGUNTAS SOBRE LAS CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO

1. ¿Cuáles considera Ud. son las causas de los resultados obtenidos por la interdicción de TID en el AIJCH?
2. ¿Han detectado problemas en la infraestructura del complejo aeroportuario que signifiquen una amenaza para las acciones control respecto al TID?
3. ¿Se ha encontrado algún problema en el desarrollo de los procedimientos o protocolos de Securitas Perú y/o de los otros actores involucrados en la detección de drogas en el AIJCH que considere necesario mejorar, cambiar o anular?
4. Conforme a su experiencia ¿Qué cambios en líneas generales haría con el propósito de evitar que el AIJCH sea elegido por la criminalidad como vía para el tráfico de cocaína?
5. ¿Podría señalar cuales son los filtros por los que es sometido el personal de Securitas Perú que desarrolla labores en el AIJCH y si considera que cuentan con la preparación e idoneidad que lo delicado de la labor exige, indique por qué?
6. ¿Durante las acciones tendientes a la detección de drogas en el AIJCH se han generado algún tipo de problemas con los demás actores involucrados en esta labor?



Anexo 4: Matriz para ordenar la bibliografía útil para la conformación del marco teórico causal.

Denominación del artículo	Autor	Revista/ Fuente	Año de publicación	Link	Causas Identificadas
Informe mundial sobre la cocaína 2023	UNODC (Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito)	Informe mundial sobre la cocaína 2023	2023	https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/cocaine/Global_cocaine_report_2023.pdf	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Incremento de plantaciones de coca y de la producción de cocaína, que convergen con la existencia en el mundo de mercados establecidos para la cocaína donde el número de consumidores crece considerablemente. ✓ Participación de más y pequeños grupos criminales que actúan solo en partes de la cadena de suministro, hacen más difícil su ubicación.
Cocaína peruana: análisis bibliográfico de la investigación sobre el tráfico ilícito de drogas cocaínicas en Perú	Manrique López, H., y Pastor Armas, N. Álvaro.	Cultura y Droga	2018	https://doi.org/10.17151/culdr.2019.24.27.2	La no exitosa intervención del Estado frente a los agricultores cocaleros y centros de producción de drogas.
El TID en la Meseta del Collao – Puno, desde la criminología crítica	Mamani Mamani W., Rojas Puma R. I., & Ticona Yucra J. V.	Revista de derecho de la universidad nacional de Altiplano	2020	https://doi.org/10.47712/rd.2020.v5i1.73	La realidad social, económica y geográfica que atraviesan muchas personas en el Perú; así como la corrupción a la que fácilmente se ven envueltas las autoridades dejando de lado su compromiso de contrarrestar el TID
El narcotráfico como crimen organizado:	Luna, M., Luong,	Revista de Relacion	2021	https://doi.org/10.18359/ries.5412	Siete dimensiones (económica, institucional,

comprendiendo el fenómeno desde la perspectiva transnacional y multidimensional	H. T., & Astolfi, E.	es Internacionales, Estrategia y Seguridad			organizacional, social, tecnológica, geopolítica y cultural) son necesarias para el desarrollo del narcotráfico transnacional.
Crimen organizado y cadenas de valor: el ascenso estratégico del Ecuador en la economía del narcotráfico	Rivera-Rhon, R., & Bravo-Grijalva, C.	URVIO. Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad	2020	https://doi.org/10.17141/urvio.28.2020.4410	La ausencia del Estado en las zonas de frontera y la carencia de políticas públicas para enfrentar el TID.
La implementación de estrategias de inteligencia antidrogas en el AIJCH del 2015 al 2016.	Caro Mondragón, Ronald Martín	Tesis para optar el grado de Magíster en Ciencia Política y Gobierno con mención en Políticas Públicas y Gestión Pública	2017	http://hdl.handle.net/20.500.12404/9206	En el AIJCH, los explotadores aéreos y Lima Airport Partners no apoyan las operaciones antidrogas
Análisis situacional del narcotráfico «Una perspectiva policial» Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Panamá y Perú	AMERIPOL comunidad de policías de América	AMERIPOL	2013	https://www.policia.gov.co/file/63027/download?token=VgOSuKJ	La generalización del uso de contenedores para el transporte de carga aérea, se ha constituido en la manera más fácil, eficaz y menos riesgosa para enviar droga a cualquier parte del planeta.

Anexo 5: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre las causas del problema público

Pregunta causal	Hipótesis	Fuentes de datos	Herramientas	Método de análisis
<p>Cuáles son los factores que explican los escasos resultados del servicio de interdicción del TID a cargo de la DIRANDRO PNP, en el AIJCH, en el periodo 2018 – 2023</p>	<p>Los factores que explican los escasos resultados del servicio de interdicción al TID en el AIJCH son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zonas de seguridad restringida para la DIRANDRO e inexistencia de control antidrogas en los accesos a rampa. 2) Falta de interés de las organizaciones privadas. 3) Deficiente gestión de los organismos estatales. 4) Incontrolable crecimiento de la producción y oferta de clorhidrato de cocaína. 	Personal DIRANDRO	Entrevistas	Rastreo de procesos (PROCESS TRACING)
		Personal ADUANAS	Entrevistas	
		Personal SECURITAS	Entrevistas	
		Personal LAP	Entrevistas	
		DIRANDRO	Revisión documental y de base de datos	
		ADUANAS	Revisión documental	
		SECURITAS	Revisión documental	
		LAP	Revisión documental y de base de datos	
DEVIDA	Revisión de base de datos			

