



UNIVERSIDAD JOSÉ CARLOS MARIÁTEGUI

VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN

FACULTAD DE CIENCIAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**RELACIÓN ENTRE EL ROBO DE VEHÍCULOS Y SU
RECUPERACIÓN POR LA POLICÍA EN TACNA 2024**

PRESENTADO POR

NANCY ILADIA QUISPE COAYLA

ASESOR

DR. JAVIER PEDRO FLORES AROCUTIPA

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE
ABOGADO**

MOQUEGUA – PERÚ

2025



Universidad José Carlos Mariátegui
FACULTAD DE CIENCIAS
“UNIDAD DE INVESTIGACIÓN”

“Año de la Recuperación y la Consolidación de la Economía Peruana”

00169-2025

CERTIFICADO DE ORIGINALIDAD

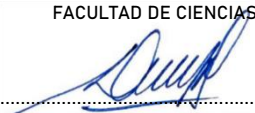
La que suscribe, en calidad de Jefe de la Unidad de Investigación de la Facultad de Ciencias, certifica que el: Trabajo de Investigación (___) / Tesis (X) / Trabajo de Suficiencia Profesional (___) / Trabajo Académico (___), titulado: **RELACIÓN ENTRE EL ROBO DE VEHÍCULOS Y SU RECUPERACIÓN POR LA POLICÍA EN TACNA 2024**, presentado por la bachiller: **QUISPE COAYLA, Nancy Iladia**, para obtener el: Grado Académico (___) / Título Profesional (X) / Título de Segunda Especialidad (___) de: **ABOGADO**, asesorada por el Dr. Javier Pedro Flores Arocutipa, designado con Resolución de Decanato N° 1940-2024-FCJEP-UJCM, fue sometido a revisión de similitud textual con el software TURNITIN obteniendo un porcentaje del **20%**, el cual se encuentra dentro de los parámetros **PERMITIDOS** por la Universidad José Carlos Mariátegui, de conformidad a la normativa interna, considerándolo apto para su publicación en el Repositorio Institucional.

Se expide la presente para los fines pertinentes.

Moquegua, 26 de febrero de 2025



UNIVERSIDAD JOSÉ CARLOS MARIÁTEGUI
FACULTAD DE CIENCIAS


Dra. DORA AMALIA MAYTA HUIZA
JEFE DE LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN

ÍNDICE DE CONTENIDO

PÁGINA DE JURADO	ii
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTOS	iv
ÍNDICE DE CONTENIDO	v
ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN	x
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	1
1.1 Descripción de la realidad problemática	1
1.2. Definición del problema	9
1.2.1. Problema general.	9
1.2.2. Problemas específicos	9
1.3. Objetivos de la investigación	9
1.3.1. Objetivo general.	9
1.3.2. Objetivos específicos	9
1.4. Justificación y limitaciones de la investigación	10
1.5. Variables y operacionalización	15
1.5.1 Operacionalización de las variables	15
1.6. Hipótesis de la investigación.	17
1.6. 1. Hipótesis general	17
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	18
2.1. Antecedentes de la investigación.	18
2.2. Bases teóricas	32
2.3. Marco conceptual	47

CAPÍTULO III: MÉTODO	49
3.1. Tipo de investigación.	49
3.2. Diseño de investigación.	49
3.3. Población y muestra	50
3.4. Técnicas e instrumentos de investigación	50
3.5. Técnicas de procesamiento de datos	51
CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	52
4.1. Presentación de resultados por variables.	52
4.2. Contrastación de hipótesis.	71
4.3. Discusión de resultados.	79
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	84
5.1. Conclusiones	84
5.2. Recomendaciones	86
BIBLIOGRAFÍA	89
ANEXOS	93
Matriz de consistencia	93

ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS

Índice de tablas

Tabla 1	53
Tabla 2	54
Tabla 3	55
Tabla 4	56
Tabla 5	57
Tabla 6	58
Tabla 7	59
Tabla 8	60
Tabla 9	61
Tabla 10	62
Tabla 11	63
Tabla 12	64
Tabla 13	65
Tabla 14	66
Tabla 15	67
Tabla 16	69
Tabla 17	70
Tabla 18	71
Tabla 19	72
Tabla 20	73
Tabla 21	75
Tabla 22	76
Tabla 23	78

RESUMEN

El presente análisis tiene como objetivo evaluar la relación entre el delito de robo agravado de vehículos (V1) y la restauración de estos a sus propietarios por parte de la policía (V2) en la región de Tacna durante 2024. Se consultó a 60 respondientes, y se utilizó la data del INEI respecto a vehículos robados y recuperado. Es de tipo básico, no experiencial, se usó el Rho de Spearman. Los resultados revelan una correlación de Spearman extremadamente baja (0.064) entre ambas variables, con un nivel de significancia estadística de 0.313, lo que indica la ausencia de una relación relevante. En relación con la dimensión "Características del Incidente," se obtuvo una correlación de 0.167 con la variable "Restauración al propietario por la policía," lo que refleja una relación positiva baja. Sin embargo, su significancia ($p = 0.101$) supera el umbral estándar de 0.05, por lo que no se rechaza la hipótesis nula que plantea la falta de correlación estadísticamente significativa. Por otro lado, la correlación entre la dimensión "Perfil de los Delincuentes" y la restauración de vehículos es de 0.065, con un valor de significancia de 0.312, lo que confirma nuevamente la ausencia de una relación relevante. En cuanto a la "Respuesta del Sistema de Justicia," la correlación calculada es negativa (-0.160) y de magnitud baja, con una significancia de 0.111, insuficiente para rechazar la hipótesis nula. En conjunto, estos hallazgos indican que no existe una relación estadísticamente significativa entre el robo agravado de vehículos y la efectividad policial en la restauración de los mismos, evidenciando la falta de correspondencia lineal o monotónica entre estas variables.

Palabras clave: robo agravado, sistema judicial, plazo, celeridad.

ABSTRACT

The present analysis aims to evaluate the relationship between the crime of aggravated vehicle theft (V1) and the restoration of vehicles to their owners by the police (V2) in the Tacna region during 2024. Sixty respondents were consulted, and INEI data on stolen and recovered vehicles were used. It is basic, non-experiential, and Spearman's Rho was used. The results reveal an extremely low Spearman correlation (0.064) between both variables, with a statistical significance level of 0.313, indicating the absence of a relevant relationship. In relation to the dimension "Characteristics of the Incident," a correlation of 0.167 was obtained with the variable "Restoration to the owner by the police," which reflects a low positive relationship. However, its significance ($p = 0.101$) exceeds the standard threshold of 0.05, so the null hypothesis that states the lack of statistically significant correlation is not rejected. On the other hand, the correlation between the dimension "Offender Profile" and vehicle restoration is 0.065, with a significance value of 0.312, which again confirms the absence of a relevant relationship. As for "Justice System Response," the calculated correlation is negative (-0.160) and of low magnitude, with a significance of 0.111, insufficient to reject the null hypothesis. Taken together, these findings indicate that there is no statistically significant relationship between aggravated vehicle theft and police effectiveness in restoring vehicles, evidencing the lack of linear or monotonic correspondence between these variables.

Key words: aggravated robbery, judicial system, time frame, speed.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, la seguridad vehicular es un tema crítico en el marco de la seguridad ciudadana, especialmente en regiones donde el robo agravado de vehículos ha alcanzado niveles alarmantes. En la región de Tacna, este delito no solo afecta directamente a los propietarios, sino que también tiene implicancias más amplias en términos de percepción de inseguridad, debilitamiento del tejido social y pérdida de confianza en las instituciones encargadas de garantizar la seguridad. La presente investigación aborda la hipótesis: “Se ha demostrado que la ejecución del delito de robo agravado de vehículos y la restauración al propietario por la policía es baja en la región Tacna en el 2024”, sustentada en investigaciones previas y en un análisis crítico de los factores y contextos que caracterizan este fenómeno.

Diversos estudios han explorado temas relacionados con el robo vehicular y sus implicancias. Por ejemplo, Ureta Espinoza (2024) destaca cómo la integración de tecnologías avanzadas en la seguridad vehicular puede disuadir a potenciales delincuentes, resaltando la importancia de una respuesta técnica frente a esta problemática. Sin embargo, en el contexto de Tacna, estas innovaciones tecnológicas no han sido implementadas de manera uniforme, limitando su efectividad en la prevención del delito. Por otro lado, Saritama Cuenca (2024), en su análisis sobre los patrones y tendencias de apropiación ilícita de vehículos en Quito, subraya la necesidad de una recolección y análisis de datos confiables para entender y enfrentar este tipo de crímenes, una lección aplicable al contexto tacneño.

Tene Lema y Rosario Cristina (2023) abordan la identificación de marcas seriales en vehículos robados, destacando la importancia de procesos eficaces de revisión vehicular para la recuperación de automotores. En la región de Tacna, esta práctica carece de sistematización, lo que dificulta la restauración de vehículos a sus propietarios. De manera similar, Forero (2023) enfatiza el uso de herramientas analíticas como Python para predecir el comportamiento delictivo, un enfoque que podría aplicarse para anticipar y prevenir robos vehiculares en Tacna, aunque actualmente estas estrategias no han sido implementadas en la región.

Estudios como los de Díaz Linares (2023) y Agurto Ramírez et al. (2023) relacionan el entorno urbano y la calidad de vida con la incidencia de robos vehiculares, revelando que las condiciones socioeconómicas juegan un rol crucial en la incidencia de estos delitos. En Tacna, estas condiciones podrían estar contribuyendo a la prevalencia de robos agravados de vehículos, reflejando patrones observados en otros contextos urbanos. Además, investigaciones como las de Fernández Guerra (2023) destacan la importancia de certificados de identificación vehicular en la prevención del robo, una medida que podría adaptarse y optimizarse en Tacna.

Entonces, Nicho Ramos (2023) aborda la problemática de la clonación vehicular y la suplantación de identidad como factores que complican la restauración de vehículos robados, destacando vacíos legales que dificultan la persecución efectiva de estos delitos. Esto resalta la necesidad de reformas legislativas y de procesos más eficientes por parte de las autoridades locales.

En este contexto, la presente investigación busca analizar las causas de la baja recuperación de vehículos robados en Tacna y evaluar el rol de la policía en este proceso, proponiendo estrategias basadas en estudios previos y en las particularidades de la región. Este trabajo aspira a contribuir al fortalecimiento de las políticas de seguridad vehicular, promoviendo un entorno más seguro y confiable para los ciudadanos de Tacna.

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Descripción de la realidad problemática

Internacional

La problemática del robo de vehículos y su recuperación es un tema que se aborda a nivel internacional con diversas estrategias y tecnologías, dado que es un delito que no solo afecta a las víctimas, sino que también puede tener vínculos con otras formas de crimen organizado.

INTERPOL gestiona una base de datos de Vehículos Motorizados Robados (SMV), que es una herramienta esencial en la lucha contra el robo y tráfico internacional de vehículos. Esta base de datos incluye información sobre automóviles, camiones, motocicletas, remolques, caravanas, autobuses y sus componentes robados, facilitando a las autoridades policiales de los países miembros la verificación instantánea del estatus de un vehículo sospechoso. En el año 2023, se identificaron alrededor de 74,917 vehículos motorizados como robados gracias a la base de datos SMV, y se llevaron a cabo más de 194 millones de búsquedas por 137 países que compartieron sus datos nacionales de vehículos robados (INTERPOL)(Infobae, 2024).

En el ámbito de la recuperación de vehículos, tecnologías como StarChase están siendo utilizadas por las agencias de policía en 41 estados de EE. UU. para rastrear y recuperar vehículos robados. Esta tecnología permite reducir los riesgos y la adrenalina de las paradas de tráfico que podrían escalar en situaciones de alto riesgo. StarChase permite a la policía realizar un seguimiento remoto del vehículo, lo cual no solo ayuda a recuperar el vehículo robado sino también a mantener la seguridad del público y de los

agentes de la ley al minimizar algunos de los riesgos y comportamientos negativos asociados con las paradas de tráfico de vehículos robados (Police1)(Infobae, 2024).

La Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA) en EE. UU. trabaja continuamente en la prevención del robo de vehículos a través de campañas informativas, proporcionando a los propietarios de vehículos medidas preventivas para reducir y disuadir el robo de sus vehículos. Además, NHTSA realiza esfuerzos para informar a los consumidores sobre la prevalencia del robo de vehículos, identificar áreas de alto riesgo por estado y brindar información útil sobre qué hacer y con quién contactar si ocurre un robo de vehículo (NHTSA, 2024).

En todo caso el robo de vehículos y su recuperación es un desafío que se enfrenta a nivel global con una combinación de cooperación internacional, el uso de tecnología avanzada y campañas de concienciación dirigidas a los propietarios de vehículos. La colaboración entre agencias de policía a nivel internacional y nacional es crucial, al igual que lo es el compromiso de las comunidades locales y los individuos para seguir prácticas que disminuyan el riesgo de robo.

Nacional

El análisis de las denuncias por el delito de robo agravado de vehículos en el Perú, desde el año 2010 hasta el 2022 ha crecido. Observando los datos, se pueden identificar varias tendencias y patrones:

Se observa una tendencia general al aumento en el número de denuncias a lo largo de los años, con algunas fluctuaciones. Esto podría indicar un incremento en la incidencia de este tipo de delitos o, alternativamente, un aumento en la disposición de las personas a denunciar estos incidentes.

Hay fluctuaciones año tras año que podrían estar relacionadas con varios factores, como cambios en la efectividad de las políticas de seguridad pública, situaciones económicas que pueden influir en la tasa de criminalidad, o cambios en la metodología de registro de las denuncias.

Existe una disminución notable en el año 2020, donde las denuncias bajaron a 13,984. Este descenso podría estar relacionado con las restricciones de movimiento y la menor actividad pública debido a la pandemia de COVID-19.

Después del 2020, hay un aumento significativo en el 2021 y otro aún mayor en 2022, alcanzando el pico más alto de todo el período con 23,789 denuncias. Esto podría reflejar una "normalización" post-pandemia con un retorno a las actividades habituales, lo que lamentablemente también podría incluir un incremento en el delito de robo agravado de vehículos.

La evolución de las denuncias por robo agravado de vehículos en Perú sugiere que este es un problema creciente, especialmente teniendo en cuenta el aumento sustancial en 2022. La caída observada en el 2020 puede ser una anomalía relacionada con factores externos como la pandemia. Sin embargo, el repunte en las denuncias en los años siguientes podría indicar que las medidas tomadas durante ese año fueron insuficientes para mantener una tendencia a la baja o que otros factores, como el crecimiento económico o cambios en la legislación y aplicación de la ley, han influido en el aumento de denuncias.

Es crucial que este análisis sea complementado con más datos e investigación, incluyendo las tasas de recuperación de vehículos robados, para entender completamente la situación y para que las autoridades puedan desarrollar estrategias más efectivas para combatir este tipo de delito.

Regional

El robo de vehículos y su recuperación son problemas significativos en Perú y hay esfuerzos continuos por parte de la Policía Nacional del Perú (PNP) para abordarlos. La PNP ha llevado a cabo una serie de operativos y mega operativos en centros de venta de autopartes robadas, lo que ha resultado en la recuperación de un número considerable de vehículos y en la detención de personas vinculadas a estos delitos. Por ejemplo, durante un período reportado, la PNP logró recuperar más de 4 mil vehículos robados en Lima, valorados en más de 52 millones de dólares, desarticulando 42 bandas

criminales e implicando a 181 personas en estos delitos. También se han recuperado una gran cantidad de accesorios de vehículos a través de estos operativos(Infobae, 2024).

Además, se han implementado medidas para asistir a los ciudadanos en el proceso de reporte y recuperación de vehículos robados. La Sunarp recomienda denunciar el robo ante la policía y luego realizar la anotación de robo en la partida registral del vehículo. Si la policía recupera el vehículo, la Dirpirv publicará la lista de autos recuperados, y los ciudadanos podrán contactar a la comisaría donde se realizó la denuncia para proceder con la verificación y la entrega del vehículo. Este proceso es parte del esfuerzo por alertar a posibles compradores de que el bien ha sido robado y para salvaguardar la propiedad del vehículo(Perucom, 2024).

En general, el problema del robo de vehículos es tomado muy en serio y hay una preocupación palpable por la recuperación de los vehículos robados, evidenciada por las acciones proactivas de las autoridades. Sin embargo, como en muchos lugares del mundo, el robo de vehículos sigue siendo un desafío y la PNP continúa buscando formas de mejorar sus métodos de prevención y recuperación.

Puno

La tabla muestra las denuncias por robo agravado de vehículos en la región de Puno, Perú, desde 2010 hasta 2022. Aquí está el análisis:

Se observa un incremento significativo y constante en el número de denuncias desde 2010 hasta 2016, alcanzando el pico más alto en 2016 con 599 denuncias. Este patrón podría reflejar un aumento real en la frecuencia de este delito o mejoras en el sistema de reporte y la disposición de la población para denunciar estos crímenes.

Aunque hay una pequeña disminución en 2017, el cambio más drástico ocurre en 2018 con una caída abrupta a 42 denuncias. Este descenso tan marcado podría deberse a cambios significativos en la política de seguridad, a una mayor eficacia en las estrategias de prevención de delitos o a una modificación en la metodología de registro de las denuncias.

Los números se mantienen relativamente bajos después del cambio drástico en 2018, lo que sugiere una mejora sostenida o un cambio permanente en la situación del robo agravado de vehículos en la región.

Los datos indican que hubo un problema creciente con el robo agravado de vehículos en Puno que alcanzó su punto máximo en 2016, seguido por una disminución notable que llevó a cifras significativamente más bajas desde 2018 en adelante. El descenso abrupto en 2018 es especialmente notable y merece una exploración detallada para comprender las causas detrás de esta caída. Podría ser el resultado de una intervención exitosa o un cambio en la recolección de datos. La persistencia de números bajos de denuncias en años recientes podría sugerir que las medidas implementadas son efectivas o que hay un cambio en el comportamiento delictivo o en la tendencia a denunciar estos crímenes. Sería beneficioso analizar estos datos en paralelo con políticas específicas implementadas en la región, así como otros indicadores de criminalidad y contextos socioeconómicos para obtener una imagen más clara de la situación.

Arequipa

Las denuncias de robo agravado de vehículos en la región de Arequipa, Perú, entre los años 2010 y 2022. Vamos a analizar la información:

En los primeros años, desde 2010 hasta 2012, los números son relativamente estables, con una ligera fluctuación entre 139 y 146 denuncias anuales. Se nota una disminución considerable en 2013 a 98 denuncias. Esta caída podría deberse a una variedad de factores, como la implementación de nuevas políticas de seguridad o cambios en las condiciones sociales que afectaron la tasa de crimen. En 2014 hay un aumento significativo a 174 denuncias, el cual representa el pico más alto en todo el período analizado. Sería importante investigar qué factores contribuyeron a este incremento.

Después de 2014, las cifras retornan a un rango más estable, variando levemente, pero manteniéndose alrededor de 140 denuncias anuales hasta 2018.

A partir de 2019, se ve una tendencia a la disminución, con el año 2020 marcando el mínimo de 62 denuncias, lo que probablemente esté relacionado con la pandemia de COVID-19 y las restricciones de movimiento.

En 2022, las denuncias vuelven a subir a 142, lo cual sugiere una recuperación a los niveles anteriores a la pandemia.

La situación en Arequipa muestra un patrón de fluctuaciones a lo largo de los años con respecto a las denuncias por robo agravado de vehículos. La variabilidad puede deberse a una serie de factores, incluyendo cambios en la efectividad de las políticas de seguridad, variaciones económicas, y otros factores sociales que afectan la tasa de criminalidad. La marcada disminución en 2020 parece estar en línea con el impacto global de la pandemia, lo cual afectó las dinámicas del crimen. La recuperación en 2022 a niveles similares a los años anteriores a la pandemia indica que los efectos de la pandemia en la tasa de delitos fueron temporales. Para obtener insights más profundos, sería valioso investigar las medidas de seguridad específicas tomadas en la región y cómo han influenciado estas cifras, así como analizar otros indicadores de seguridad y bienestar social en paralelo.

Moquegua

Las denuncias por robo agravado de vehículos en la región de Moquegua, Perú, de 2010 a 2022. Analicemos:

La cantidad de denuncias varía año tras año, con un notable descenso en 2012 a 10, un aumento a 25 en 2011 y otro pico en 2017 con 23 denuncias. A pesar de las fluctuaciones, no parece haber una tendencia clara al aumento o disminución a lo largo de los años; más bien, los números varían sin un patrón definido.

En comparación con otras regiones, las cifras en Moquegua son relativamente bajas, lo que podría indicar una menor incidencia de este tipo de delito en la región o una población más pequeña (INEI, 2023).

Al igual que en otras regiones, hay una disminución en 2020, que podría estar relacionada con la pandemia de COVID-19. Sin embargo, el número se mantiene bajo en 2021 y disminuye aún más en 2022, llegando a igualar la cifra más baja del periodo.

Los datos de Moquegua indican que el robo agravado de vehículos no presenta una tendencia creciente o decreciente pronunciada a lo largo del tiempo y que la región ha mantenido un nivel relativamente bajo de este tipo de delitos. La variabilidad anual podría estar influenciada por cambios en las políticas de seguridad, fluctuaciones económicas o sociales y la propia dinámica de la población local. La disminución sostenida en los últimos años, y en particular el retorno a la cifra más baja en 2022, podría sugerir mejoras en las estrategias de prevención y recuperación de vehículos robados o cambios en los patrones de reporte. Para una comprensión más integral, sería beneficioso examinar estos números en el contexto de medidas específicas adoptadas en Moquegua, así como compararlos con estadísticas nacionales y de otras regiones.

Locales

La información específica sobre la perspectiva regional de Arequipa, Moquegua y Puno en Perú respecto al problema de robo de vehículos y su recuperación es limitada en las fuentes accesibles. Sin embargo, en el contexto peruano más amplio, la preocupación por la recuperación de vehículos robados es evidente a través de las acciones emprendidas por la Policía Nacional del Perú (PNP), que incluyen operativos y mega operativos en centros de venta de autopartes robadas y la recuperación de vehículos en diferentes ciudades, incluyendo Lima (Infobae, 2024).

Para los ciudadanos, las recomendaciones incluyen reportar inmediatamente el robo a la PNP y tomar precauciones para evitar robos, como no dejar vehículos en lugares sin vigilancia, especialmente durante temporadas altas como las fiestas navideñas (infobae, 2024). Además, cuando un vehículo es recuperado, la PNP publica la información para que los propietarios puedan reclamarlos, y existen establecidos para registrar el robo en los Registros Públicos y para proceder una vez que el vehículo es encontrado (Perucom, 2024).

Estas medidas indican un esfuerzo concertado para abordar el problema, aunque no se pueden proporcionar detalles específicos de cada región sin datos regionales detallados disponibles en este momento.

Tacna

Sobre las denuncias por el delito de robo agravado de vehículos en la región de Tacna, Perú, desde 2010 hasta 2022.

Desde 2010 hasta 2014, hay un incremento en el número de denuncias, llegando a un pico de 106 en 2014. Este aumento podría sugerir un crecimiento en la incidencia de este delito en esos años. Posteriormente, de 2015 a 2017, se observa una disminución gradual en las denuncias, lo que podría indicar una mejora en la prevención o en las tácticas de lucha contra el robo de vehículos. En 2018 hay una caída significativa a solo 20 denuncias, lo cual es el número más bajo del intervalo estudiado. Esta caída podría deberse a cambios importantes en las políticas de seguridad, mayor efectividad policial, o incluso cambios en los métodos de reporte de delitos.

Desde 2019 hasta 2022, los números muestran variabilidad, con una disminución notable en 2020, posiblemente relacionada con las restricciones de la pandemia de COVID-19, seguida de un incremento hasta alcanzar 92 denuncias en 2022.

El patrón de denuncias en Tacna muestra una problemática fluctuante. La notable disminución de denuncias en 2018 es un punto que resalta y podría merecer una investigación específica para entender qué causó tal cambio. La variabilidad en los últimos años sugiere que la situación no es estática y que factores externos pueden influir significativamente. El incremento en 2022 requiere atención para determinar si se trata de una tendencia creciente o si está relacionado con cambios en la disposición de la ciudadanía para reportar este tipo de delitos o en la actividad criminal postpandemia.

Para comprender mejor estos números, sería útil analizarlos en el contexto de políticas de seguridad implementadas, cambios en la población y otras dinámicas socioeconómicas regionales. Además, comparar estos datos con las tasas de recuperación de vehículos y con otras regiones podría ofrecer una perspectiva más amplia de la efectividad de las medidas contra el robo de vehículos en Tacna (INEI, 2023).

1.2. Definición del problema

1.2.1. Problema general.

¿Cómo es la correspondencia entre la ejecución del delito de robo agravado de vehículos y la restauración al propietario por la policía en la región Tacna en el 2024?

1.2.2. Problemas específicos

¿De qué manera es la correspondencia entre características del incidente del robo y la restauración al propietario por la policía la región Tacna en el 2024?

¿De qué forma es la correspondencia entre el perfil de los delincuentes del delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía en la región Tacna en el 2024?

¿Cómo es la correspondencia entre respuesta del Sistema de Justicia al delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía en la región Tacna en el 2024?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general.

Demostrar que la ejecución del delito de robo agravado de vehículos y la restauración al propietario por la policía es baja en la región Tacna en el 2024.

1.3.2. Objetivos específicos

Probar que se genera correspondencia directa entre características del incidente del robo y la restauración al propietario por la policía en la región Tacna en el 2024

Verificar que se genera correspondencia directa entre el perfil de los delincuentes del delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía en la región Tacna en el 2024.

Contrastar que, se genera correspondencia directa entre respuesta del Sistema de Justicia al delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía en la región Tacna en el 2024.

1.4. Justificación y limitaciones de la investigación

Teórica

Desde una perspectiva teórica, para justificar la relación entre la ejecución del delito de robo agravado de vehículos en Tacna y la eficacia de la recuperación de estos vehículos por parte de la Policía Nacional del Perú en la región, se podrían considerar las siguientes bases teóricas:

Teoría del Control Social (Botía López, 2017), sugiere que la probabilidad de que se cometa un delito está inversamente relacionada con la fuerza de los controles sociales. Si la recuperación de vehículos robados por la policía es poco efectiva, puede haber una percepción de baja probabilidad de sanción, lo que debilitaría el control social y aumentaría la probabilidad de comisión del delito.

Teoría de la Oportunidad (Baltar & Brunet Icart, 2013), según esta teoría, el crimen es el resultado de oportunidades que se presentan. Una baja efectividad en la recuperación puede implicar que existen más oportunidades para que los vehículos robados sean vendidos, desmantelados o traficados sin ser detectados.

Teoría de las Actividades Rutinarias (Morillo Puente & Ríos Hernández, 2022), esta teoría se centra en la convergencia espacial y temporal de los tres elementos necesarios para que se produzca un delito, un delincuente motivado, un objetivo adecuado y la

ausencia de un guardián capaz. La ineficacia policial en la recuperación de vehículos podría ser vista como la ausencia de un guardián capaz, lo que facilita el delito.

Economía del Crimen (Ramírez-de-Garay, 2014), analiza el crimen desde un punto de vista costo-beneficio. Los delincuentes pueden considerar que el beneficio de robar vehículos supera los costos asociados, incluyendo el riesgo de ser capturados y la eficacia de la policía en la recuperación de los bienes robados.

Teoría de la Tensión (Ramírez de Garay, 2013) esta propone que el crimen es una respuesta a la incapacidad de alcanzar metas económicas y sociales mediante medios legítimos. Una baja recuperación de vehículos podría estar asociada con una mayor desigualdad y falta de oportunidades, lo que aumenta la tensión y la comisión de delitos.

La combinación de estas teorías puede justificar la relación entre una alta incidencia de robos de vehículos y una recuperación policial ineficaz, sugiriendo que una mejora en las estrategias de prevención, vigilancia y recuperación podría tener un impacto significativo en la disminución del delito de robo agravado de vehículos en la región de Tacna.

Metodológica

Desde una perspectiva metodológica, la justificación de la relación entre la ejecución del delito de robo agravado de vehículos en Tacna y la eficacia de la recuperación por parte de la Policía Nacional del Perú involucra el uso de métodos de investigación específicos para establecer y entender esta relación.

Se recopilan y analizan datos estadísticos sobre la incidencia de robos de vehículos y la tasa de recuperación por la policía en Tacna. La correlación entre ambos conjuntos de datos puede indicar la eficacia de las acciones policiales.

Se realizan estudios a lo largo del tiempo para observar la consistencia de las tendencias en el robo de vehículos y las tasas de recuperación. Esto podría revelar si la eficacia policial en la recuperación de vehículos mejora, empeora o se mantiene constante.

Se compara la eficacia de la recuperación de vehículos en Tacna con otras regiones similares. Diferencias significativas podrían señalar factores regionales específicos que influyen en la efectividad de la policía.

Se estudian los programas y estrategias de prevención y recuperación de vehículos de la policía para determinar su eficacia. Esto podría incluir auditorías de procedimientos policiales, capacitación y recursos disponibles.

En el análisis del Contexto Social y Legal, se evalúa cómo las leyes y normativas, así como el contexto social de Tacna, pueden influir en la comisión de delitos y en la eficacia de la policía.

Al aplicar estas metodologías, se pueden obtener datos que justifiquen la relación entre el robo agravado de vehículos y la eficacia de la recuperación policial, lo que a su vez puede informar el desarrollo de políticas y estrategias para mejorar la prevención del delito y la recuperación de vehículos en la región.

Práctica

Desde una perspectiva práctica, justificar la relación entre la ejecución del delito de robo agravado de vehículos en Tacna y la eficacia de su recuperación por parte de la Policía Nacional del Perú implica examinar las aplicaciones y consecuencias reales de estas actividades en la región.

La eficacia de la policía en la recuperación puede estar limitada por factores prácticos como la disponibilidad de recursos, la capacitación de los oficiales y la tecnología de seguimiento y vigilancia.

La facilidad y eficiencia con que los ciudadanos pueden reportar robos y cómo la policía maneja estas denuncias son factores prácticos que influyen en la tasa de recuperación.

La efectividad en la práctica a menudo depende de la cooperación entre diferentes entidades gubernamentales y de seguridad, como el intercambio de información y la coordinación de operativos conjuntos.

Las estrategias prácticas y las iniciativas de prevención del delito, como campañas de concienciación y mejoras en la seguridad de los vehículos, son fundamentales para reducir la tasa de robos.

La efectividad de la recuperación también puede verse influenciada por la rapidez y severidad con que el sistema judicial procesa y castiga a los responsables de robos de vehículos.

La frecuencia de robos y la respuesta policial afectan la percepción de seguridad en la comunidad y pueden tener consecuencias económicas directas, como el aumento de las primas de seguros y la pérdida de bienes. La recopilación de datos sobre robos y su análisis pueden revelar patrones que ayuden a la policía a optimizar sus tácticas y recursos.

Las experiencias y la satisfacción de las víctimas con el proceso de recuperación pueden ofrecer información valiosa sobre el rendimiento práctico de la policía. El uso efectivo de la inteligencia policial y la capacidad de penetrar y dismantelar redes criminales son esenciales para mejorar las tasas de recuperación.

La cultura y prioridades dentro de la policía influyen en la práctica diaria y la asignación de recursos hacia la solución de este tipo de delitos.

La justificación práctica requiere un enfoque en soluciones y estrategias aplicables en el mundo real que puedan medirse, evaluarse y ajustarse para mejorar la recuperación de vehículos robados en Tacna.

Limitaciones

Una muy importante fue la limitación común es la falta de acceso a bases de datos actualizadas de denuncias, recuperación de vehículos y características de los incidentes en la región Tacna. Esto dificulta el análisis integral de las correlaciones planteadas en la tesis.

Los datos relevantes, como los perfiles de delincuentes o los detalles del proceso de recuperación de vehículos, suelen estar protegidos por normativas de confidencialidad, lo que limita su disponibilidad para investigaciones académicas.

La recolección de datos basada en cuestionarios o entrevistas con policías, operadores judiciales o víctimas puede no ser representativa debido a la dificultad de acceder a un número suficiente de participantes dispuestos a colaborar.

Establecer una relación directa entre las características de los incidentes, el perfil de los delincuentes, la respuesta del sistema de justicia y la recuperación de vehículos puede ser desafiante debido a factores externos no controlados, como la infraestructura tecnológica y la cooperación ciudadana.

Elementos externos como la disponibilidad de tecnología avanzada para la clonación de vehículos o las redes criminales organizadas, como se observa en estudios previos (e.g., Nicho Ramos, 2023), pueden introducir sesgos en los resultados de la investigación.

Las diferencias en el contexto regional, social y económico entre Tacna y otras regiones estudiadas, como Chorrillos (Agurto Ramírez et al., 2023) o Reynosa (Jurado Flores & Genis Cuevas, 2016), dificultan la comparación directa de hallazgos.

La falta de legislación específica sobre delitos como la suplantación de identidad vehicular y la clonación de vehículos (Nicho Ramos, 2023) podría impactar negativamente la capacidad de las autoridades para recuperar vehículos robados.

La escasez de recursos en las instituciones policiales y judiciales, incluyendo personal capacitado y tecnología avanzada, puede influir en la baja recuperación de vehículos, como se ha señalado en contextos similares (Fernández Guerra, 2023).

La percepción de inseguridad y la desconfianza en el sistema judicial pueden limitar la disposición de las víctimas a denunciar delitos o colaborar con las autoridades, lo que afecta la disponibilidad de datos precisos y la formulación de políticas efectivas.

Estas limitaciones destacan la necesidad de enfoques metodológicos robustos, acceso adecuado a datos y un análisis contextualizado para abordar eficazmente el fenómeno del robo agravado de vehículos y su recuperación en la región Tacna.

1.5. Variables y operacionalización

Variables

V1: La ejecución del delito de robo agravado de vehículos

V2: Recuperación de vehículos por la Policía Nacional

1.5.1 Operacionalización de las variables

1. Dimensión: Características del Incidente

Indicador 1: Modo de operación - Refiere a las técnicas y métodos utilizados por los delincuentes para cometer el robo, como puede ser el uso de violencia física, intimidación con armas, o el uso de tecnología para neutralizar sistemas de seguridad del vehículo.

Indicador 2: Hora y ubicación del robo - Considera el momento y el lugar donde se cometen estos delitos, identificando patrones de horarios (nocturno, diurno) y lugares (áreas residenciales, comerciales, aisladas) más frecuentes.

2. Dimensión: Perfil de los Delincuentes

Indicador 1: Número de participantes - Se refiere a la cantidad de individuos involucrados en el acto del robo, pudiendo ser un solo individuo o un grupo organizado.

Indicador 2: Antecedentes criminales - Información sobre si los perpetradores tienen historiales previos de delitos similares o relacionados, lo cual puede influir en la planificación y ejecución del robo.

3. Dimensión: Respuesta del Sistema de Justicia

Indicador 1: Tasa de arrestos - Mide la eficacia de las fuerzas de seguridad en identificar y detener a los sospechosos de cometer robos agravados de vehículos.

Indicador 2: Sentencias impuestas - Analiza el tipo y la severidad de las sentencias dadas a los condenados por este delito, proporcionando una visión sobre la disuasión y penalización del mismo.

Estas dimensiones e indicadores pueden ayudar en la investigación y análisis de políticas para entender mejor las dinámicas del robo agravado de vehículos y desarrollar estrategias más efectivas para combatir este delito.

Para estructurar tres dimensiones con dos indicadores cada una para la variable "es muy difícil la recuperación de vehículos robados por la Policía Nacional", podemos considerar aspectos operativos, legales y sociales. Aquí te muestro cómo podrías organizarlo:

"el delito de robo agravado de vehículos" es muy difícil la recuperación de vehículos robados por la policía nacional.

Dimensión 1: Operativa

Tiempo promedio de recuperación: Evalúa cuánto tiempo tarda la Policía en recuperar un vehículo robado desde el momento en que se denuncia el robo.

Porcentaje de vehículos recuperados: Mide la ratio de vehículos robados que son efectivamente recuperados por la policía en un período determinado.

Dimensión 2: Legal

Cumplimiento de procedimientos: Indica en qué medida la Policía sigue los procedimientos legales establecidos para la recuperación de vehículos.

Colaboración interagencial: Evalúa la eficacia de la cooperación entre diferentes agencias (Policía local, nacional, y otras entidades de seguridad) en la recuperación de vehículos.

Dimensión 3: Social

Percepción pública de la eficacia: Mide cómo percibe la población la efectividad de la Policía en la recuperación de vehículos robados.

Impacto del robo de vehículos en la comunidad: Evalúa el efecto social y económico del robo de vehículos en las comunidades afectadas.

1.6. Hipótesis de la investigación.

1.6. 1. Hipótesis general

La ejecución del delito de robo agravado de vehículos y su recuperación por la Policía Nacional es baja en la región Tacna en el 2024.

1.6.2. Hipótesis específicas

Se debe generar correspondencia directa entre características del incidente del robo y la recuperación de vehículos robados por la policía nacional en la región Tacna en el 2024

Se debe generar correspondencia directa entre el perfil de los delincuentes y la recuperación de vehículos robados por la policía nacional en la región Tacna en el 2024

Se debe generar correspondencia directa entre respuesta del Sistema de Justicia y la recuperación de vehículos robados por la Policía Nacional en la región Tacna en el 2024.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación.

1

En la actualidad (Ureta Espinoza, 2024), la seguridad vehicular es un tema de gran importancia debido al aumento significativo en los robos de vehículos. Este proyecto tiene como objetivo desarrollar un prototipo funcional equipado con tecnologías avanzadas diseñadas para disuadir a potenciales delincuentes. El documento describe el desarrollo de componentes clave para reforzar la seguridad del vehículo, incluyendo la integración de un módulo RFID RC522, un sensor de huellas dactilares AS608, y varios módulos relay para conectar un sistema Arduino con el sistema eléctrico del vehículo. Además, se incorporan conexiones con sistemas de alarma y módulos Bluetooth (HC-06) y SIM (SIM808), destacando la implementación de tecnologías RFID y biométricas que facilitan el acceso controlado al vehículo.

También se describe la creación y programación de una aplicación móvil diseñada para el manejo remoto del prototipo. El tercer capítulo del documento se dedica a exponer los hallazgos obtenidos a través de evaluaciones preliminares y sucesivos ciclos de revisión y ajuste, orientados a resolver problemas detectados durante las pruebas.

Se realizan pruebas exhaustivas para comparar los resultados obtenidos con los criterios establecidos previamente, evaluar el rendimiento del sistema y determinar áreas susceptibles de mejoras. Esta evaluación continua asegura que el prototipo no solo sea eficaz en términos de seguridad vehicular, sino que también se optimice continuamente para responder eficientemente a las amenazas emergentes.

2

Este estudio(Saritama Cuenca, 2024) estadístico se enfoca en examinar la apropiación ilícita de vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito durante el periodo comprendido entre 2020 y 2023, con el objetivo de abordar inquietudes sobre la seguridad ciudadana y detectar patrones, tendencias y factores vinculados a este tipo de delitos. La investigación se fundamenta en un conjunto de datos confiables, obtenidos de una fuente no revelada para garantizar la confidencialidad, lo que proporciona un marco robusto para analizar los aspectos asociados a la apropiación indebida de vehículos.

La metodología empleada en este análisis es cuantitativa, observacional y retrospectiva, basándose principalmente en registros policiales y procesada mediante herramientas analíticas como Excel y Power BI. Se ha llevado a cabo un análisis descriptivo detallado, que resalta elementos como la consistencia en el número de vehículos robados por incidente y las preferencias de marca, donde Chevrolet emerge como la marca más frecuentemente robada. El estudio también realiza un examen temporal que señala un pico de robos en el año 2022, y un análisis espacial que identifica a Calderón y Carapungo como las zonas con mayor incidencia de estos sucesos.

Además, se observa una correlación entre la densidad poblacional de las zonas y la frecuencia de robos, sugiriendo que los factores socioeconómicos juegan un papel importante en la incidencia de estos delitos. La limpieza de datos fue esencial para asegurar la integridad de los resultados, resaltando la importancia de contar con información de alta calidad para realizar análisis estadísticos efectivos.

El estudio concluye enfatizando la necesidad de explorar relaciones multivariadas para obtener una comprensión más profunda de la dinámica del robo de vehículos. Esto proporciona insights valiosos para el desarrollo de estrategias preventivas y políticas de seguridad que tomen en cuenta el contexto específico de Quito, buscando mitigar este tipo de criminalidad efectivamente.

3

Identificación de grabados y marcas seriales en el robo de vehículos en la ciudad de Riobamba

En la ciudad de Riobamba, (Tene Lema & Cristina Rosario, 2023) los vehículos constituyen bienes materiales protegidos jurídicamente, los cuales poseen un valor pecuniario significativo tanto para sus propietarios como para delincuentes, ya sean estos individuos o grupos organizados. En este contexto, la investigación llevada a cabo tuvo como principal objetivo identificar los grabados y las marcas seriales en los vehículos robados. Este estudio facilitará la verificación precisa de las series alfanuméricas y el estado en que se encuentran los vehículos, permitiendo así conocer el método actualmente empleado para la revisión vehicular en Riobamba.

El propósito de esta investigación es doble, por un lado, se busca reforzar el método de revisión e identificación de series alfanuméricas vehiculares mediante la generación de propuestas concretas; por otro lado, se aspira a implementar dichas mejoras a través de capacitaciones dirigidas a las instituciones relacionadas con este ámbito. La metodología aplicada para desarrollar esta investigación incluyó un enfoque descriptivo y bibliográfico, adoptando una perspectiva mixta que integró métodos cualitativos y cuantitativos para obtener un entendimiento más completo y profundo del tema.

Los resultados obtenidos revelaron que la identificación de las series alfanuméricas a través de grabados y marcas seriales ha sido crucial para determinar la autenticidad de los vehículos recuperados que habían sido reportados como robados en Riobamba. Se concluyó que la mayoría de los delitos relacionados con vehículos, como el hurto, robo,

extorsión, estafa y otras defraudaciones, continúan perpetrándose debido principalmente a la falta de atención por parte de las autoridades y a la ausencia de legislación aplicable de forma inmediata. Esta situación ha resultado en que numerosos ciudadanos afectados por estos delitos se encuentren desamparados y sin respuestas satisfactorias frente a las denuncias realizadas. La investigación subraya la necesidad urgente de reformas legales y mejoras en los procesos de identificación y revisión vehicular para mitigar la prevalencia de estos delitos en Riobamba.

4

Predicción de robos de vehículos en la ciudad de Bogotá por medio del lenguaje de Python

En Bogotá, (Forero, 2023) la inseguridad se ha convertido en una preocupación diaria para los ciudadanos, especialmente en lo que respecta al aumento de robos de vehículos. Según el último informe de seguridad, durante los últimos meses de 2021, se registró un incremento significativo en los casos de hurto de vehículos, con 340 nuevos incidentes reportados. Además, numerosos ciudadanos han reportado robos de sus automóviles mientras los conducían o incluso mientras estaban estacionados frente a sus residencias.

De acuerdo con datos proporcionados por la Secretaría de Seguridad, en los citados meses de 2021 se contabilizaron 3,331 incidentes de hurto de vehículos en la ciudad, lo que representa un aumento del 6.4% en comparación con el mismo periodo del año 2020. Esta situación resulta aún más alarmante al compararla con el año 2019, un año considerado normal, observándose un incremento del 9% en los hurtos.

Al desglosar las cifras mensuales de este año, se observa que en junio hubo 76 casos más que en el mismo mes de 2020, sumando un total de 344 vehículos robados. En julio, la cifra aumentó en 29 casos respecto al año anterior, alcanzando un total de 319 robos. En agosto y septiembre, las estadísticas también mostraron mejoras comparativas con 2020, con aumentos de 21 y 27 casos, respectivamente. Los meses

de octubre y noviembre mostraron estabilidad, con el número de robos de vehículos manteniéndose igual en ambos años, registrando 370 y 340 robos, respectivamente.

Además, utilizando Python para el preprocesamiento de datos, se analizó información de años anteriores junto con las localidades que registran mayores porcentajes de robos de vehículos, información suministrada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Este análisis detallado permite entender mejor las dinámicas y tendencias del hurto de vehículos en Bogotá, y sugiere la necesidad urgente de estrategias dirigidas a mejorar la seguridad y reducir la incidencia de estos delitos en la capital colombiana.

5

Causas del incremento del secuestro express extorsivo con robo de vehículo en el Ecuador desde enero a abril en el año 2023

En cualquier situación (Merino Sánchez et al., 2023) donde se coarte, prive, retenga, oculte, sustraiga o traslade a una o más personas contra su voluntad, se estará infringiendo el derecho fundamental a la libertad, configurando así el delito de secuestro. Dentro del marco legal ecuatoriano, se destaca la figura del secuestro extorsivo, definido como la privación de la libertad de una persona con el fin de obtener de la víctima o de terceros, dineros, bienes, títulos, documentos u otros beneficios económicos. Este tipo de secuestro, especialmente en su modalidad exprés — caracterizado por su brevedad—, se ha convertido en una de las herramientas más utilizadas por los delincuentes, particularmente en los casos de robo de vehículos.

La presente investigación se enfoca en explorar las causas detrás del incremento del secuestro exprés extorsivo acompañado de robo de vehículos en Ecuador, específicamente en el período de enero a abril de 2023. El objetivo general del estudio es identificar y comprender las razones detrás del aumento de estos incidentes durante los mencionados meses.

Para alcanzar este fin, se ha adoptado una metodología basada en el análisis documental. Se ha procedido a la revisión exhaustiva de fuentes doctrinales, legislación

vigente, datos estadísticos y registros hemerográficos. Este enfoque ha permitido elaborar conclusiones fundamentadas acerca de los desafíos que implica determinar los factores que contribuyen al aumento de estas complejas situaciones delictivas.

Este estudio busca no solo elucidar las dinámicas específicas que alimentan el crecimiento del secuestro exprés extorsivo en el contexto ecuatoriano, sino también ofrecer una base sólida para futuras investigaciones y posibles estrategias de intervención que puedan ser implementadas para contrarrestar esta modalidad delictiva.

6

Entorno Urbano y Delincuencia. robo de vehículo y calidad de vida urbana en la ciudad de México, 2018-2020

La calidad de vida urbana (Díaz Linares, 2023) es un concepto complejo que abarca múltiples dimensiones y factores, reflejando el bienestar general de las personas y las sociedades. Este bienestar se manifiesta en la capacidad para satisfacer una serie de necesidades, las cuales se pueden clasificar en dos categorías principales, necesidades objetivas y subjetivas. Las necesidades objetivas incluyen aspectos básicos y medibles como la salud, la educación, la vivienda, la alimentación y el entorno, mientras que las necesidades subjetivas se centran en la percepción individual sobre la satisfacción de estas necesidades.

En este estudio, se lleva a cabo un análisis detallado para la Ciudad de México a nivel de sección electoral y celdas de 500 m², con el objetivo de desarrollar un índice de calidad de vida urbana (ICVU). Este índice se estructura a partir de 25 indicadores, agrupados en tres dimensiones críticas, vivienda, aspectos socioeconómicos y entorno urbano. Para la consolidación de estos indicadores en un modelo coherente, se emplea el método de análisis de componentes principales (ACP), una técnica multivariante que facilita la reducción de dimensiones al sintetizar las variables en una medida comprensiva del ambiente urbano. Este modelo no solo sirve para evaluar la calidad de vida, sino que también se utiliza para realizar análisis estadísticos enfocados en

fenómenos urbanos como el robo de vehículos, proporcionando así datos valiosos para la prevención del delito mediante la mejora de las condiciones urbanas.

Adicionalmente, para la clasificación del índice se utiliza el método de estratificación óptima de Dalenius y Hodges, complementado con el índice de Moran local, una técnica de autocorrelación espacial que permite la detección de clústeres. Este análisis revela una asociación espacial entre el robo de vehículos y el ICVU, identificando una correlación espacial "baja" pero significativa y la formación de clústeres de muy alta calidad de vida urbana junto con altas tasas de robo de vehículos en secciones de las delegaciones centrales de la Ciudad de México.

Este estudio es de gran interés para instituciones tanto gubernamentales como privadas que buscan estrategias efectivas para la prevención del delito, basándose en una comprensión profunda de cómo la calidad de vida urbana influye en la seguridad y el bienestar de las comunidades.

7

Robo agravado de vehículos y su impacto en la seguridad ciudadana en el distrito de Chorrillos- 2022

La investigación (Agurto Ramírez et al., 2023) centra su atención en el robo agravado de vehículos, un crimen que ha afectado a ciudades globalmente, y el Distrito de Chorrillos en Lima, Perú, no es una excepción. Este delito, caracterizado por la sustracción de vehículos bajo amenazas de violencia, ha experimentado un incremento notable en los últimos años, exacerbando la sensación de inseguridad entre los ciudadanos de la capital peruana. Este tipo de criminalidad no solo impacta negativamente a los dueños de los vehículos, sino que también deteriora la calidad de vida de la comunidad en general.

Es crucial analizar cómo el robo agravado de vehículos se relaciona con la creciente inseguridad en Chorrillos. Es relevante mencionar que este distrito ha visto un aumento demográfico significativo en décadas recientes, lo cual ha resultado en una densificación de población y vehículos. Esta realidad ha creado un ambiente propicio

para el incremento de actos delictivos, dada la mayor oportunidad que tienen los criminales para perpetrar robos.

El robo agravado de vehículos en Chorrillos se ha transformado en una operación delictiva altamente organizada. Los perpetradores, frecuentemente armados, no dudan en emplear violencia para alcanzar sus fines. Además, han adoptado métodos cada vez más sofisticados, como la clonación de llaves electrónicas y el uso de dispositivos para inhibir alarmas, complicando así la prevención y persecución de estos delitos.

La conexión entre el robo de vehículos y la inseguridad ciudadana es clara y directa. La percepción de vulnerabilidad de los vehículos genera una profunda inquietud en los residentes del distrito, afectando su bienestar y limitando su libertad de movimiento. Esta situación impacta actividades diarias esenciales, como el desplazamiento al trabajo, la educación de los niños o las compras habituales.

Además, el costo económico derivado del reemplazo o reparación de vehículos robados representa una carga financiera considerable para las víctimas. La inseguridad también repercute negativamente en la economía local, desalentando a inversionistas y turistas de visitar o invertir en Chorrillos, lo cual a su vez afecta la creación de empleo y el desarrollo económico.

Ante esta problemática, las autoridades de Chorrillos han implementado estrategias de seguridad que incluyen el incremento de la vigilancia policial en zonas de alto riesgo, la instalación de sistemas de seguridad avanzados y la colaboración comunitaria. No obstante, combatir eficazmente el robo agravado de vehículos sigue siendo un desafío considerable que demanda un enfoque integral, involucrando medidas preventivas robustas, legislación más rigurosa y una colaboración más estrecha entre las autoridades y los civiles.

Estrategias para evitar el robo de accesorios de vehículos en la parroquia Fajardo del cantón Rumiñahui

El artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador (Proaño Reyes et al., 2023) establece como deberes fundamentales del Estado la planificación del desarrollo nacional, la erradicación de la pobreza, la promoción del desarrollo sostenible y la redistribución equitativa de recursos y riqueza para alcanzar el buen vivir. Adicionalmente, este artículo enfatiza la obligación del Estado de garantizar a los habitantes del territorio nacional el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral, y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción.

Contrariamente a estos deberes estatales, se reconoce que los ciudadanos tienen el derecho a una protección integral no solo de sus vidas sino también de su patrimonio. En este contexto, el robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos no solo afecta el objeto sustraído, sino que también impacta la tranquilidad y la seguridad ciudadana del propietario y de la sociedad en general.

Dada la importancia de este tema, se destaca la necesidad de estudiar el robo de accesorios o autopartes de vehículos para identificar estrategias preventivas que aborden este fenómeno. Concretamente, el objetivo principal de esta investigación es identificar estrategias efectivas para prevenir el robo de accesorios de vehículos en la parroquia Fajardo del cantón Rumiñahui para el año 2022. Para lograr este objetivo, se ha utilizado un enfoque metodológico basado en el análisis documental, revisando doctrina, legislación vigente, datos estadísticos y registros hemerográficos relacionados con este tipo de delitos.

Este enfoque no solo busca proporcionar un panorama claro sobre la incidencia y características del robo de accesorios de vehículos en esta región específica, sino también contribuir a la formulación de políticas públicas y medidas de seguridad que refuercen la protección del patrimonio de los ciudadanos y mejoren la percepción de seguridad en la comunidad.

Influencia del certificado de identificación vehicular en prevención de delitos contra el patrimonio en Huancayo

La tesis titulada "Influencia del Certificado de Identificación Vehicular en la Prevención de Delitos Contra el Patrimonio en Huancayo" (Fernandez Guerra, 2023) tiene como principal objetivo evaluar cómo este certificado impacta en la prevención de delitos patrimoniales en la región. La metodología empleada en este estudio es de carácter cuantitativo y se clasifica dentro del tipo de investigación básica. En términos de profundidad, el enfoque es descriptivo correlacional y el diseño utilizado es no experimental y transversal.

La población objeto de estudio estuvo compuesta por 40 efectivos policiales del Departamento de Investigación de Robo de Vehículos (DEPROVE) en Huancayo. De esta población, la muestra consistió en 37 efectivos policiales. Para la recolección de datos, se utilizó como técnica principal la encuesta, la cual fue aplicada mediante un cuestionario estructurado.

Los resultados obtenidos indican una correlación positiva y moderada entre la posesión del Certificado de Identificación Vehicular y la reducción de Delitos Contra el Patrimonio, con un nivel de significancia bilateral de 0.000, que es menor que 0.05, y un coeficiente de correlación de 0.590. Estos hallazgos permiten aceptar la hipótesis alternativa y rechazar la hipótesis nula de la investigación.

Se concluye que el Certificado de Identificación Vehicular tiene una influencia significativa en la prevención de delitos contra el patrimonio en Huancayo. La evidencia sugiere que la implementación de un sistema de registro vehicular adecuado en la ciudad podría reducir la incidencia de delitos como el hurto agravado, robo agravado y la receptación. Por tanto, esta medida no solo potenciaría el sistema de justicia local, sino que también contribuiría al respeto y protección del derecho a la propiedad privada, fortaleciendo así el tejido social y la seguridad en Huancayo.

Política criminal y hurto de vehículos en el distrito de Comas 2022

El estudio realizado (Miranda Valdéz, 2023) tuvo como principal objetivo explorar y determinar la relación existente entre las políticas criminales y el hurto de vehículos en el distrito de Comas durante el año 2022. La metodología adoptada para esta investigación fue de naturaleza no experimental y de tipo correlacional, enfocada en una población de 45 individuos.

Para la recopilación de datos, se emplearon dos cuestionarios específicos, cuya fiabilidad fue validada mediante el estadístico Alpha de Cronbach. Los resultados obtenidos demostraron una alta confiabilidad en los ítems de ambas variables estudiadas, asegurando la precisión de las respuestas recogidas.

Los datos descriptivos obtenidos en relación con la variable de política criminal mostraron que un 6.7% de los encuestados percibían que el nivel de efectividad de estas políticas era bajo, mientras que un 53.3% lo calificó como medio y el 40% restante consideró que era alto. Paralelamente, los resultados sobre la variable de hurto de vehículos indicaron percepciones similares, con un 6.7% de los participantes reportando un nivel bajo de incidencia de este delito, un 53.3% indicando un nivel medio y un 40% percibiéndolo como alto.

En la fase conclusiva del estudio, y con un 95% de confianza, se estableció una relación significativa entre las políticas criminales implementadas y los niveles de hurto de vehículos en el distrito. Además, los análisis inferenciales revelaron la existencia de un fuerte vínculo positivo entre estas dos variables, evidenciado por un coeficiente de correlación de Rho de Spearman de 0.895.

Este hallazgo subraya la importancia de las políticas criminales efectivas en la reducción y control del hurto de vehículos, resaltando la necesidad de revisar y fortalecer continuamente las estrategias de seguridad para enfrentar eficazmente este tipo de delincuencia en Comas.

11

El robo de autos en Reynosa compromete el análisis espacial desde la teoría de las actividades rutinarias y del patrón del crimen

En el artículo (Jurado Flores & Genis Cuevas, 2016) presentado, se lleva a cabo un análisis detallado del comportamiento espacial de los factores sociales y económicos que influyen en el robo de automóviles en Reynosa, Tamaulipas, México. Este estudio hace uso de los datos procedentes de las denuncias de robo de vehículos registradas entre enero de 2016 y diciembre de 2018, los cuales fueron reportados a la fiscalía general de Justicia del estado de Tamaulipas.

Para profundizar en el análisis, se incorporaron datos sobre variables sociales y económicas tomados del Censo de Población y Vivienda del año 2020, específicamente a nivel de área geoestadística básica, así como información proveniente del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas. La metodología empleada en este estudio incluyó el uso de regresión negativa binomial y regresiones de tipo Poisson, tanto simples como geográficamente ponderadas, para tratar adecuadamente el componente de no estacionariedad espacial.

Los resultados obtenidos del análisis revelaron que ciertas ubicaciones, como restaurantes y bancos, actúan como puntos de atracción para actividades delictivas. Además, se observó que las variables relacionadas con las actividades rutinarias muestran patrones espaciales que varían significativamente según la zona de la ciudad analizada. Este comportamiento heterogéneo subraya la complejidad de los factores que contribuyen al fenómeno del robo de vehículos en Reynosa, evidenciando la

necesidad de enfoques focalizados y adaptados a las características específicas de cada área para combatir eficazmente este tipo de delitos.

12

Suplantación de identidad vehicular y clonación de vehículos en el delito de falsedad genérica

Esta tesis (Nicho Ramos, 2023) se propuso examinar cómo la suplantación de identidad vehicular y la clonación de vehículos influyen en el delito de falsedad genérica. El estudio adoptó un enfoque cualitativo, utilizando un método analítico y un diseño de investigación basado en la teoría fundamentada. El nivel de investigación fue tanto descriptivo como explicativo, y se centró en comprender y describir en profundidad estas influencias.

Para la recopilación de datos, se recurrió a fuentes virtuales como revistas y artículos disponibles en plataformas reconocidas como Scielo y Redalyc. La investigación fue estructurada alrededor de dos categorías principales, la primera, "Suplantación de identidad vehicular", con subcategorías de "Seguridad jurídica" e "Identidad vehicular"; y la segunda, "Clonación vehicular", con subcategorías de "Derecho de propiedad" y "Falsedad genérica".

Se emplearon dos instrumentos principales para la recolección de datos, guías de entrevistas y análisis documental. Estas herramientas permitieron una exploración detallada de cómo estas formas de delito impactan en la aplicación de la ley y la justicia. Los resultados indican que tanto la suplantación de identidad vehicular como la clonación de vehículos tienen una influencia significativa en el delito de falsedad genérica, según la percepción de los operadores de justicia. Sin embargo, se destacó que estas acciones delictivas no están específicamente tipificadas bajo dicho delito, sino que son subsumidas debido a la similitud de sus acciones.

A pesar de la gravedad de estas infracciones, la normativa actual presenta numerosos vacíos legales, lo que resulta en sanciones que no son lo suficientemente severas para disuadir a los delincuentes. Esta laxitud en las sanciones hace que la suplantación de

identidad vehicular y la clonación de vehículos sean delitos atractivos para los criminales. La tesis concluye destacando la necesidad urgente de revisar y fortalecer la legislación para cerrar estos vacíos y proporcionar sanciones más efectivas que desincentiven estas prácticas delictivas.

13

Diferencias entre el hurto y robo según la jurisprudencia en el Perú.

En la actualidad, (Cordova Jaramillo, 2023) en nuestro país, los delitos de hurto y robo han mostrado un alarmante aumento, convirtiéndose en una constante en las noticias diarias debido a la diversidad de métodos empleados y la impunidad de los delincuentes. Estos individuos actúan con el único objetivo de despojar a las personas de sus bienes para obtener beneficios económicos, sin considerar el grave daño que pueden causar a sus víctimas. En muchos casos, estos robos incluyen actos de violencia física o amenazas que pueden llegar hasta el punto de causar la muerte de la víctima durante el acto delictivo.

Ante esta situación, es fundamental que las leyes y normativas del país estén adecuadamente diseñadas para juzgar cada delito y sus circunstancias agravantes de manera efectiva. La correcta interpretación de estos delitos es crucial para emitir sentencias justas y acordes con la gravedad de los actos cometidos. El informe abordará y destacará las diferencias entre los tipos de delitos y la interpretación legal de cada uno, proporcionando un análisis detallado.

Sin embargo, a pesar del incremento en las penas judiciales, las estadísticas de estos delitos continúan elevándose, lo que indica que las medidas actuales no son suficientes para disuadir a los criminales. Por lo tanto, se hace necesario revisar y endurecer las normativas vigentes para fortalecer la lucha contra la delincuencia y mejorar la seguridad pública. Esta revisión debe enfocarse en asegurar que las sanciones sean lo suficientemente severas para actuar como un verdadero desincentivo para cometer actos delictivos.

El propósito central de la investigación (Proaño Reyes et al., 2023) fue realizar un análisis jurídico de los factores predominantes en el robo de automotores. Esta investigación se desarrolló empleando un enfoque cuantitativo, el cual facilita la generación de datos descriptivos a partir de la recolección sistemática de información, apoyándose en una exhaustiva revisión documental y bibliográfica. Además, se incorporaron métodos inductivo-deductivo y analítico-sintético para una comprensión más profunda y estructurada del fenómeno estudiado.

Los hallazgos de este estudio revelan que la ciudad de Quevedo ha experimentado un incremento notable en sus índices de criminalidad. Durante el año 2020, se registraron 278 incidentes delictivos relacionados con robos. Sin embargo, en el transcurso del año 2021, los incidentes aumentaron a 379 casos. Estos delitos incluyen principalmente robos a personas, motocicletas, automóviles, entidades comerciales y accesorios de vehículos, entre otros. Este aumento en los actos delictivos subraya la urgencia de abordar y mitigar los factores que contribuyen al robo de vehículos y otros bienes en la región.

2.2. Bases teóricas

Un marco teórico de la variable "ejecución del delito de robo agravado de vehículos", está vinculada a las teorías criminológicas y sociológicas que explican por qué ocurre este tipo de delito.

Teoría de las Actividades Rutinarias (Morillo Puente & Ríos Hernández, 2022). Este estudio cuantitativo se realizó con el objetivo de explorar la influencia de la Teoría de Actividades Rutinarias (TAR) en la cibervictimización. La investigación se llevó a cabo utilizando una muestra de 1,285 estudiantes de secundaria, seleccionados de

manera aleatoria de 11 escuelas tanto rurales como urbanas en Colombia. Para recoger los datos, se utilizó el cuestionario de Cibervictimización desarrollado por Álvarez-García, Dobarro y Núñez, junto con otro cuestionario especialmente diseñado y validado para evaluar las actividades rutinarias de los estudiantes.

Los resultados obtenidos de la investigación indicaron que aproximadamente el 46% de los estudiantes estudiados se encuentra expuesto a delincuentes motivados en el ámbito digital. Además, un 37.5% de los encuestados fue identificado como un objetivo adecuado en línea, mientras que un 29.8% carece de un guardián capaz que pueda ofrecer protección efectiva en el entorno virtual. La interacción entre estas dimensiones demostró que un 3.9% de los estudiantes está en riesgo debido a sus actividades rutinarias, lo cual ejerce una influencia estadísticamente significativa en su cibervictimización.

Estos hallazgos son de gran relevancia para los investigadores del comportamiento y deben ser tomados en cuenta por su impacto en la comprensión de este fenómeno. Además, los resultados subrayan la necesidad de desarrollar políticas comunicativas y educativas que promuevan un uso responsable de las tecnologías entre los jóvenes. Estas políticas deberían dirigirse a fortalecer la supervisión y la orientación por parte de los guardianes, así como a educar a los estudiantes sobre los riesgos asociados a sus actividades en línea y cómo pueden protegerse efectivamente. Postula que para que ocurra un delito deben converger tres elementos, un delincuente motivado, un objetivo adecuado y la falta de un guardián eficaz.

En el caso del robo agravado de vehículos, la teoría sugiere que este delito es más probable en áreas donde los vehículos están más accesibles y hay menos vigilancia.

Teoría de la Elección Racional(Abitbol & Botero, 2005). El texto se propone aportar al debate dentro de los estudios políticos ofreciendo una visión general de la estructura conceptual de la Teoría de Elección Racional (TER). El objetivo principal es presentar de manera clara y detallada los principios fundamentales de la TER, tanto en su

concepción original como en las modificaciones que se han introducido en respuesta a las críticas recibidas, tanto desde dentro como fuera del campo.

En este sentido, se incluye una discusión concisa sobre cómo el reconocimiento de ciertas limitaciones de la TER ha influido en diversos aspectos de su desarrollo reciente. El artículo finaliza con algunas reflexiones sobre el valor de la TER para la ciencia política. No se busca debatir la aplicabilidad de la TER en las ciencias sociales en general, tema que excede los límites de este escrito, sino más bien iniciar una conversación sobre cómo la TER proporciona un marco conceptual que facilita y promueve el diálogo dentro de la disciplina política. Afirma que los delincuentes toman decisiones conscientes basadas en el deseo de maximizar los beneficios y minimizar los costes.

Los delincuentes pueden ver el robo de vehículos como una oportunidad de alta recompensa con un riesgo relativamente bajo si las medidas de seguridad y las posibilidades de recuperación son débiles.

Teoría del Aprendizaje Social (Jané, 2004), sostiene que los delincuentes aprenden comportamientos criminales a través de la asociación con otros delincuentes y la exposición a modelos criminales.

Los grupos delictivos organizados pueden transmitir habilidades y conocimientos sobre cómo cometer robos agravados de vehículos de manera efectiva.

Teoría de la Desorganización Social (Escobar, 2012), indica que las áreas con una estructura social débil y una falta de instituciones sociales sólidas son más propensas al delito. Los vecindarios con alto desempleo y baja cohesión comunitaria pueden tener tasas más altas de delitos, incluido el robo de vehículos.

Teoría del Etiquetado (Abreu, 2019) se centra en la respuesta de la sociedad a los delincuentes, argumentando que la etiqueta de "delincuente" puede llevar a una mayor criminalidad. Si las personas son estigmatizadas por delitos menores, pueden verse empujadas hacia delitos más serios como el robo de vehículos.

Teoría de las Ventanas Rota (Eskibel, 1969), sugiere que signos visibles de desorden y falta de atención en un área fomentan comportamientos delictivos adicionales. Un entorno donde pequeñas infracciones no se controlan puede crear un clima que facilite delitos más graves.

Teoría del Estrés y la Tensión (Ballester & Asensio, 2005) propone que el estrés o la tensión social y económica pueden llevar a las personas a cometer delitos para aliviar su frustración. La presión económica o la necesidad de recursos pueden motivar a algunas personas a robar vehículos como una forma de obtener ganancias rápidas.

Teoría de la Subcultura del Delito(Charney, 2016) alega que, en algunas subculturas, el crimen se considera una norma y se valora positivamente. En algunas áreas, puede existir una subcultura que glorifique o recompense el robo de vehículos como un acto de prestigio o valentía.

Estas teorías ayudan a formar una base comprensiva sobre la motivación detrás del robo de vehículos y pueden usarse para desarrollar estrategias de prevención, así como para estructurar la investigación empírica en el campo de la criminología.

Para desarrollar un marco teórico que explique por qué la recuperación de vehículos robados por la Policía Nacional puede ser poco efectiva, se pueden considerar diversas teorías de la administración, la sociología y la criminología. Así se presentan algunas teorías.

Teoría de la Burocracia de Max Weber (Duek, 2009) describe cómo las estructuras burocráticas con jerarquías rígidas y reglas estrictas pueden conducir a ineficiencias y falta de adaptabilidad. En el contexto policial, la rigidez burocrática puede obstaculizar la comunicación y la respuesta rápida necesaria para la recuperación efectiva de vehículos robados.

En Teoría de los Sistemas, se considera a las organizaciones como sistemas abiertos que interactúan con su entorno y dependen de la retroalimentación para adaptarse y funcionar eficientemente. Una falta de retroalimentación efectiva y adaptación a las tácticas cambiantes de los delincuentes podría disminuir la eficacia de la policía.

En Teoría del Análisis de Recursos y Capacidades, se enfatiza la importancia de que las organizaciones utilicen sus recursos de manera eficiente y desarrollen capacidades únicas para mantener una ventaja competitiva. La Policía Nacional podría carecer de los recursos necesarios o no estar aplicando sus capacidades de manera efectiva para recuperar vehículos robados.

La Teoría de la Desorganización Social (Escobar, 2012), sostiene que un ambiente social y comunitario desestructurado dificulta la capacidad de las instituciones para funcionar eficientemente. Las comunidades con altos niveles de desorganización podrían impedir los esfuerzos de la policía debido a la falta de cooperación ciudadana o a estructuras comunitarias deficientes.

La Teoría de las Expectativas (Veytia Bucheli & Contreras Cipriano, 2018) se basa en la idea de que las expectativas influyen en el desempeño y los resultados.

Si existe una percepción generalizada de que la recuperación de vehículos robados es ineficaz, tanto la policía como la comunidad pueden estar menos motivadas para emprender o apoyar acciones proactivas.

Teoría de la Carga de Trabajo, examina cómo el exceso de trabajo y las demandas de tareas pueden afectar el rendimiento y la calidad del servicio. Una carga de trabajo excesiva o una asignación inadecuada de tareas en la policía pueden reducir la eficacia en la recuperación de vehículos.

Teoría de la Acción Colectiva, explica cómo la colaboración entre individuos y grupos es crucial para lograr objetivos comunes. La falta de acción colectiva y colaboración entre distintas entidades policiales y judiciales puede resultar en una recuperación de vehículos robados menos efectiva.

Teoría del Conflicto (Silva García, 2008) argumenta que el conflicto social y los intereses enfrentados dentro de las organizaciones pueden llevar a resultados subóptimos. Conflicto interno, falta de coordinación o competencia entre diferentes departamentos policiales pueden socavar la eficiencia en la recuperación de vehículos.

Estas teorías pueden aplicarse para evaluar y mejorar los procesos y estrategias utilizados por la Policía Nacional en la recuperación de vehículos robados, abordando los problemas sistémicos que pueden estar contribuyendo a la baja efectividad observada en esta área.

2.2.1. Marco jurídico

El delito de robo se define como la acción por la cual una persona, denominada agente, toma control de manera ilegítima sobre un bien mueble, ya sea en su totalidad o en parte ajeno. Este acto se lleva a cabo mediante el uso de violencia o la amenaza de violencia, con el objetivo de privar al propietario o poseedor legítimo del bien de sus derechos de custodia o posesión, asumiendo así la capacidad de disponer del mismo.

En relación al Tipo penal esta se ubica en el Artículo 188.- Robo

Este artículo estipula que cualquier persona que se apodere ilegítimamente de un bien mueble, que no le pertenece completamente o en parte, con el fin de obtener un beneficio, y que para ello retire el bien de su ubicación habitual utilizando violencia física o amenazando con un peligro inminente para la vida o la integridad física de alguien, enfrentará una sanción con una pena privativa de libertad que no será menor de tres años ni mayor de ocho años.

Artículo 189.- Robo agravado

Las sanciones para el robo se incrementan significativamente bajo ciertas condiciones, estableciendo una pena no menor de doce años y no mayor de veinte años si el robo se comete bajo alguna de las siguientes circunstancias, como ser.

Dentro de una propiedad residencial.

Durante la noche o en un lugar aislado.

Mediante el uso de armas.

Con la participación de dos o más personas.

En cualquier forma de transporte público o privado, incluyendo terminales y estaciones, así como en puertos, aeropuertos, restaurantes, lugares de hospedaje y otras áreas similares.

Fingiéndose ser autoridad, servidor público o empleado del sector privado, o mediante la presentación de un mandato falso de autoridad.

Cuando las víctimas son menores de edad, personas con discapacidad, mujeres embarazadas o adultos mayores.

Si el objeto del robo es un vehículo motorizado, sus partes o accesorios.

Estos artículos codifican las penalizaciones para quienes infringen la ley mediante el robo, detallando las circunstancias que pueden agravar la severidad de la pena en respuesta a la naturaleza del delito cometido.

Derecho comparado

Internacional

Para proporcionar una perspectiva más amplia sobre cómo se aborda el robo agravado de vehículos y sus componentes en el derecho comparado, examinaremos la legislación de España, Chile y Brasil, contrastándola con el tratamiento del delito en Perú según el artículo 189 del Código Penal peruano.

Perú

En Perú, el Artículo 189 del Código Penal establece que el robo de vehículos motorizados, sus partes o accesorios, se considera una forma agravada de robo. La pena

para este delito es severa, con sanciones que varían entre doce y veinte años de prisión, reflejando la gravedad con la que el sistema legal trata la sustracción de estos bienes.

España

En España, el Código Penal trata el robo de vehículos en su artículo 237, donde se considera robo con fuerza en las cosas. Además, si el robo se realiza utilizando fuerza sobre las personas, se considera aún más grave. Las penas pueden ser más elevadas cuando concurren circunstancias que impliquen un riesgo mayor para las víctimas o un mayor grado de violencia. Los delitos relacionados específicamente con el robo de vehículos pueden llegar a penas de hasta cinco años de prisión, dependiendo de las circunstancias específicas del caso y de las agravantes aplicables.

Chile

En Chile, el robo de vehículos está regulado por el Código Penal en los artículos relacionados con el robo en lugar no habitado o en lugar habitado dependiendo de las circunstancias del hecho. La ley chilena también establece sanciones específicas para el robo de vehículos motorizados, considerando circunstancias agravantes como el uso de violencia o intimidación. Las penas pueden ser especialmente severas si se utiliza violencia, llegando hasta los 15 años en casos extremos.

Brasil

El Código Penal brasileño aborda el robo en su Artículo 157, con un enfoque en el uso de violencia o amenaza grave hacia la persona. En el contexto del robo de vehículos, el delito puede ser clasificado como "robo agravado" si se utiliza violencia o se pone en riesgo la vida de alguien. Las penas para robo agravado pueden variar significativamente, con máximos que pueden superar los 10 años de prisión, y

aumentan según las circunstancias del acto, como el uso de armas o la participación de dos o más personas.

Comparando estos sistemas legales, encontramos que todos tratan el robo de vehículos como un delito grave, especialmente cuando se involucra violencia o amenazas. Sin embargo, las penas varían, con Perú imponiendo un rango de pena particularmente alto para el robo agravado de vehículos, reflejando una política de tolerancia cero hacia este tipo de delitos que afectan significativamente la seguridad ciudadana. Los países analizados muestran un enfoque común en la protección de la propiedad privada y la integridad personal, aunque las metodologías específicas y las penalidades varían según el marco legal y las prioridades de política criminal de cada país.

1

En el caso referenciado en la Resolución Número 1750-2004 del Callao, se establece claramente que el delito de robo se consumó. A pesar de que los acusados fueron interceptados y el vehículo sustraído recuperado, existió un período, aunque breve, durante el cual los acusados mantuvieron control sobre el automóvil. Esto les proporcionó una disponibilidad relativa o suficiente sobre el mismo. Es importante señalar que los acusados no fueron capturados in fraganti ni inmediatamente después del acto delictivo, sino después de que la víctima pudo buscar ayuda de un colega taxista y dar inicio a la persecución.

La jurisprudencia del Supremo Tribunal ha adoptado la teoría de la "illatio" para diferenciar entre un delito consumado y uno en grado de tentativa. Según esta teoría, la consumación del robo no requiere que el agente tenga un control efectivo y prolongado sobre el objeto sustraído, sino que basta con una disponibilidad potencial del mismo, incluso si esta es de corta duración.

Por otro lado, la legislación penal establece que, aunque el intento de cometer un delito puede ser sancionado con una pena reducida, esta reducción no debe ser inferior al mínimo legal establecido. En el caso específico, no se presentan circunstancias que

justifiquen una excepción a esta regla según lo dispuesto en los artículos 21 y 22 del Código Penal y el artículo 136 del Código de Procedimientos Penales. Por lo tanto, se determina que la pena debe ajustarse prudencialmente de acuerdo con lo estipulado en los artículos 45 y 46 del Código Sustantivo.

Además, se menciona que los imputados estaban bajo los efectos del alcohol y las drogas en el momento del delito, según las pericias de las fojas 183. Sin embargo, dadas las circunstancias y la manera en que se llevó a cabo el robo, no se consideran apropiado aplicar una pena inferior al mínimo legal.

2

En la Resolución Número 3-2018 de Lima Este, se aborda la cuestión de si el delito de robo se consuma cuando los actos de violencia ocurren después de que los bienes han sido trasladados. Según la decisión, el momento específico en que se perpetra la violencia —ya sea antes del apoderamiento de los bienes o durante su traslado a un vehículo mototaxi— no es determinante para concluir la consumación del delito de robo. Lo crucial para la determinación es si los imputados tuvieron la oportunidad de ejercer control efectivo sobre los bienes sustraídos. Si no existe tal posibilidad y los actos de violencia ocurren durante el traslado, entonces el acto se considera como un robo en grado de tentativa.

Además, la resolución clarifica que el elemento de "violencia" necesario para configurar el delito de robo no requiere una cuantificación específica ni una cualificación detallada en la prescripción del certificado médico. La violencia puede ser demostrada a través de la descripción de los efectos físicos o psicológicos sufridos por la víctima, los cuales deben ser consistentes con su declaración. La ausencia de una descripción detallada en la prescripción médica no invalida la tipificación de la conducta denunciada como robo, ya que lo esencial es la evidencia de que la violencia ocurrió y tuvo un impacto en la víctima.

3

En la Resolución Número 3464-2014 de Lima, se aborda la cuestión de si la presencia de un sistema de GPS en un vehículo sustraído afecta la consumación del delito de robo. El fallo clarifica que la existencia de un GPS en el vehículo no impide que se considere consumado el delito de robo. Aunque el auto estuviera equipado con esta tecnología, los agresores lograron obtener control total sobre el vehículo, lo cual les permitió eludir cualquier seguimiento potencial a través del sistema de GPS.

Además, la sentencia explica que, en casos de agresiones clandestinas como la descrita, puede ser complicado verificar la propiedad de bienes personales de los agraviados que viajaban en el vehículo. Sin embargo, la dificultad para acreditar estos bienes personales no disminuye la gravedad del acto delictivo. El tribunal enfatiza que hubo una sustracción violenta del vehículo y un intento de sustraer a las personas dentro del mismo, lo que subraya la naturaleza criminal de la acción y respalda la clasificación del hecho como un robo consumado, independientemente de la presencia del sistema de GPS en el automóvil.

4

En la Resolución Número 1967-2017 de Junín, se examina la relación temporal entre el uso de la violencia y la sustracción del bien en el contexto de un delito de robo. El tribunal aclara que, para la configuración del delito de robo, según el Código Penal, especificado en el artículo 185, la violencia o la amenaza no necesariamente deben preceder la sustracción del bien. Sin embargo, es esencial que dicha violencia o amenaza faciliten el apoderamiento del objeto en cuestión.

En el caso particular analizado, se destaca que la violencia ocurrió después de que los bienes fueron sustraídos del interior del vehículo del agraviado. Este acto de violencia se produjo mientras los perpetradores huían y eran perseguidos inmediatamente por el propietario del vehículo. A pesar de que los agresores intentaron llevarse los bienes, nunca lograron tener un control efectivo o real sobre ellos, lo que implica que el delito permaneció en grado de tentativa.

Esta interpretación subraya que, aunque el uso posterior de la violencia no impidió la configuración inicial del robo, fue crucial en la determinación del grado de consumación del delito, ya que la falta de control total sobre los bienes sustraídos limitó el acto a una tentativa de robo.

5

En la Resolución Número 2245-2012 de Loreto, se examina si la detención de un agente remolcando una motocicleta sustraída configura una tentativa o un robo consumado. Es importante señalar que la detención ocurrió media hora después de cometido el robo, lo que el tribunal consideró un lapso de tiempo suficiente para que el acusado y sus cómplices, que aún no han sido capturados, se repartieran los bienes sustraídos.

El acusado fue capturado mientras remolcaba la motocicleta, la cual mostraba evidencias de haber sido forzada, como se detalla en el Acta de Situación Vehicular de fojas veintidós. Específicamente, la chapa de contacto y la direccional posterior izquierda del vehículo estaban dañadas, lo que hacía necesario su remolque por otro vehículo que, en este caso, fue un taxi contratado por el agente.

Basándose en estas circunstancias, el tribunal concluyó que el delito de robo estaba consumado y no en grado de tentativa. Esto se debe a que el agente ya tenía disposición del bien al momento de ser detenido, evidenciado por el hecho de que estaba activamente remolcando la motocicleta. La materialización del delito de robo, por tanto, se consideró completa y no meramente intentada. Por ende, la pena impuesta refleja los principios de proporcionalidad y racionalidad jurídica, al reconocer el grado de control y apropiación efectiva del bien por parte del acusado.

6

En el caso registrado bajo la Resolución Número 1972-2017 de Junín, se aborda la defensa de un chofer que alega haber actuado bajo miedo insuperable después de ser amenazado por asaltantes. Sin embargo, el tribunal rechazó esta tesis defensiva, argumentando que el procesado, Flores Piuca, no había tomado medidas adecuadas

post-incidente que pudieran corroborar su afirmación. En particular, se señaló que Flores Piuca no presentó ninguna denuncia sobre la coacción sufrida, ni dejó constancia de la amenaza ante ninguna autoridad competente. Además, la venta posterior del vehículo involucrado en el incidente, mencionada por la testigo Rolinda Isidro Capcha durante el juicio oral, no apoyó la versión del chofer. Se consideró que la falta de confianza en la policía no justificaba la ausencia de una denuncia formal.

La credibilidad de las declaraciones dadas por los testigos, quienes eran parientes cercanos del acusado (su esposa y su cuñado), también fue cuestionada por el tribunal. Estas declaraciones fueron consideradas poco fiables y, además, no había pruebas adicionales que respaldaran la alegación de miedo insuperable. Por estas razones, se concluyó que no había suficientes evidencias que respaldaran la eximente de culpabilidad por miedo insuperable.

En resumen, la inexistencia de pruebas adicionales y la conducta posterior del acusado indicaron que era razonable esperar una acción diferente por parte de Flores Piuca, y se encontró suficiente evidencia para atribuirle responsabilidad penal por los hechos acusados.

7

En el caso registrado bajo la Resolución Número 4412-2007 de Lima Norte, se aborda la situación en la que Herber Giovanni Carrión Haro y Alan Gustavo Prada Ortiz fueron acusados de emplear violencia física para robar pertenencias de una víctima dentro de su vehículo. El tribunal encontró que ambos acusados ejercieron fuerza significativa contra la víctima con el objetivo claro de sustraer y apoderarse de los bienes, específicamente una radio y una cartera.

El relato de la agraviada es contundente y detalla cómo uno de los acusados, Alan Gustavo Prada Ortiz, la empujó con fuerza y golpeó su brazo izquierdo cuando ella intentó impedir la sustracción de la radio. Asimismo, Herber Giovanni Carrión Haro también la empujó enérgicamente, lo que está documentado en las fojas del caso. Además, se evidenció que la forma en que se llevó a cabo el robo incluyó la ruptura de las lunas (ventanas) del vehículo hacia adentro, utilizando fuerza que no solo buscaba

el acceso al interior del coche, sino que también preveía el riesgo de lesionar físicamente a la víctima.

La violencia se manifestó no solo en la agresión directa a la agraviada, sino también en el peligro inherente al romper las ventanas del vehículo, lo que resultó en que fragmentos de vidrio se incrustaran en la mano de la víctima, causándole cortes. Este hecho se corrobora con el informe policial incluido en las fojas, donde se observa que la agraviada presentaba cortes visibles en la mano izquierda, ocasionados por los vidrios rotos.

Debido a la naturaleza violenta y las circunstancias del acto, el tribunal determinó que el delito cometido califica claramente como robo agravado, en lugar de un simple hurto, dada la utilización de la violencia física contra la víctima y el impacto directo en su integridad física. Este enfoque subraya la seriedad con la que el sistema judicial trata los actos de violencia que facilitan la sustracción ilegítima de bienes, especialmente cuando ponen en riesgo la seguridad física de las personas.

8

En la Casación 993-2019 de Ica, se discute la calificación errónea de los hechos por parte de la Sala Superior, que indebidamente categorizó el apoderamiento de un vehículo como hurto de uso por la ausencia percibida de violencia. Esta decisión ha sido criticada por su falta de adherencia a la normativa penal aplicable y por contravenir principios fundamentales del derecho procesal.

a. Indebida aplicación de la norma penal. Esta causal no surge de un defecto inherente a la norma misma, sino de la elección incorrecta por parte del juez al aplicar una norma inapropiada a un hecho concreto. Ocurre cuando los hechos del caso son subsumidos bajo una norma que no corresponde, ya sea porque la norma ha sido derogada o porque los requisitos típicos no se alinean con los hechos del caso, resultando en una aplicación errónea por parte del juzgador.

b. Principio de inmutabilidad de los hechos. Este principio es crucial para el derecho de defensa, ya que asegura que los hechos establecidos como base de la acusación no sean modificados de manera imprevista durante el proceso. Tal cambio podría desviar el curso del debate legal y dejar a las partes sin la oportunidad de defenderse adecuadamente, introduciendo elementos fácticos y jurídicos que no fueron discutidos previamente.

c. Aplicación errónea de los hechos al derecho. Es evidente que la Sala Superior realizó una división arbitraria y errónea de los hechos, violando el principio de inmutabilidad. Esta división llevó a omitir la violencia como elemento esencial del delito de robo agravado y a calificar incorrectamente el acto como hurto de uso. Los fundamentos utilizados para descartar la violencia y aplicar un tipo penal menos grave carecían de sustento objetivo y se basaron en un razonamiento ilógico y subjetivo, lo que resultó en una distorsión de los hechos y una aplicación indebida de la ley. Además, esta decisión se apartó de los lineamientos establecidos en el Acuerdo Plenario número 4-2007/CJ-116, lo que subraya la necesidad de revisar y potencialmente estimar el recurso de casación presentado por el Ministerio Público.

El caso subraya la importancia de una correcta interpretación y aplicación de la ley, manteniendo los hechos inmutables a lo largo del proceso judicial para garantizar un juicio justo y el adecuado ejercicio del derecho de defensa.

9

En el caso registrado bajo la Resolución Número 1221-2009 en Ayacucho, se analiza la situación donde Anaya Amau fue acusada de sustraer un automóvil para proteger un supuesto derecho de propiedad. Este vehículo había sido retirado de manera inapropiada del depósito municipal donde originalmente estaba almacenado. Al darse cuenta de que el automóvil no se encontraba en el depósito, ni en posesión de su cuñado, Rogelio Guzmán Zambrano, sino en manos de otra persona, la acusada intervino para recuperarlo y asegurarlo en un lugar que consideró más seguro.

El tribunal destacó que en las acciones de Anaya Amau no se evidenció el «animus furandi», es decir, la intención de cometer un robo. En cambio, se interpretó que su conducta fue motivada por la intención de proteger lo que ella percibía como el legítimo derecho de propiedad de un familiar. En consecuencia, se concluyó que sus actos no configuraban un delito de hurto, dado que no hubo una intención de apropiación indebida, sino un intento de preservar un derecho de propiedad.

Por lo tanto, la absolución dictada en este caso fue considerada conforme a la ley, al reconocer que la motivación de la acusada estaba alineada con proteger un interés legítimo y no con la voluntad de despojar a otro de su propiedad sin justificación.

2.3. Marco conceptual

1. Seguridad vehicular

Ureta Espinoza (2024) plantea que la seguridad vehicular se basa en tecnologías como sensores biométricos, RFID y módulos electrónicos que impiden el acceso no autorizado. Su implementación disuade el robo de automóviles y refuerza el control sobre los sistemas eléctricos del vehículo.

2. Apropiación ilícita de vehículos

Saritama Cuenca (2024) define este delito como la obtención ilegal de vehículos, detectada mediante análisis estadístico. Identifica factores sociales, temporales y geográficos como determinantes, resaltando la relación entre densidad poblacional, nivel socioeconómico y frecuencia de robos en zonas urbanas específicas.

3. Grabado de series alfanuméricas

Tene Lema y Cristina Rosario (2023) indican que el grabado de series alfanuméricas en vehículos facilita su identificación tras un robo. Esta técnica fortalece el control legal, mejora la verificación vehicular y ayuda a combatir delitos como estafa, extorsión y receptación.

4. Secuestro exprés con robo de vehículo

Merino Sánchez et al. (2023) consideran que el secuestro exprés vehicular, caracterizado por su duración breve y su finalidad extorsiva, vulnera la libertad personal y busca obtener beneficios económicos, siendo una práctica creciente en Ecuador durante operativos de robo automotor.

5. Calidad de vida urbana

Según Díaz Linares (2023), la calidad de vida urbana refleja el bienestar colectivo mediante indicadores socioeconómicos, habitacionales y ambientales. Se asocia inversamente al crimen, observándose que zonas con mejor infraestructura pueden, paradójicamente, tener altas tasas de robo vehicular por su atractivo.

6. Certificado de Identificación Vehicular (CIV)

Fernández Guerra (2023) sostiene que el CIV es un documento clave para prevenir delitos patrimoniales, al permitir el rastreo legal de vehículos. Su implementación efectiva reduce el hurto y contribuye al respeto del derecho de propiedad y la seguridad ciudadana.

7. Clonación de vehículos

Nicho Ramos (2023) describe la clonación vehicular como la copia fraudulenta de placas e identidad legal de un vehículo legítimo para encubrir delitos. Esta práctica afecta la seguridad jurídica y se subsume dentro del delito de falsedad genérica, según operadores judiciales.

8. Políticas criminales contra el hurto vehicular

Miranda Valdéz (2023) plantea que las políticas criminales influyen directamente en la reducción del hurto de vehículos. Una planificación efectiva, basada en estrategias coercitivas y preventivas, genera resultados estadísticamente significativos, exigiendo una evaluación continua para mejorar la seguridad urbana en Comas.

CAPÍTULO III: MÉTODO

3.1. Tipo de investigación.

La investigación se enmarcó en el tipo básico o fundamental, dado que su propósito fue analizar la relación entre el delito de robo agravado de vehículos y la recuperación de estos por parte de la policía en la región de Tacna, sin que se pretenda intervenir directamente en la realidad observada. En cuanto al enfoque, es cuantitativo, ya que se hizo uso de técnicas estadísticas —como el coeficiente de correlación Rho de Spearman— para contrastar hipótesis previamente formuladas sobre la base de variables y dimensiones operativizadas. Finalmente, el nivel de investigación fue correlacional, puesto que el estudio busca establecer el grado de relación o asociación entre dos variables principales: el robo de vehículos y su recuperación policial, examinando además subdimensiones como el perfil de los delincuentes, las características del incidente y la respuesta del sistema de justicia.

3.2. Diseño de investigación.

El diseño emplearse es el no experimental que explore la relación entre la ejecución del delito de robo agravado de vehículos en Tacna y la eficacia de su recuperación por parte de la Policía Nacional, se consideró el enfoque cualitativo (Hernández-Sampieri & Mendoza Torres, 2018).

3.3. Población y muestra

La población objetivo estaría compuesta por sujetos procesales, así como profesionales involucrados en el proceso desde la perspectiva directa e indirecta. La muestra se seleccionó de manera no probabilística, utilizando técnicas como el muestreo intencional o por conveniencia, para asegurar la representatividad de los casos y actores clave en la investigación.

En el caso de la Población se ubicaron a 60 sujetos procesales por lo que la muestra a un error del 1% resulta ser los 60 sujetos procesales.

También se usó la base de datos del INEI para el desarrollo del robo de vehículos y su recuperación como fuente secundaria.

3.4. Técnicas e instrumentos de investigación

Para llevar a cabo una investigación científica que analice la relación entre la ejecución del delito de robo agravado de vehículos en Tacna y la efectividad de su recuperación por la Policía Nacional, fue fundamental seleccionar técnicas e instrumentos adecuados tanto para la recopilación como para el análisis de datos. Ello incluyó encuestas Cuantitativas con cuestionarios estructurados.

Para el caso se usó el Software SPSS, para realizar análisis descriptivos, correlacionales.

Correlación para evaluar la relación entre las variables. Se aseguro que los cuestionarios y guías de entrevista sean validados, por revisión de expertos, para garantizar su relevancia y precisión. Son los abogados Javier Flores Arocutipa y el abogado Erly Alejo Cruz. Quienes en base a la ficha de trabajo valoraron desde su perspectiva la validez de criterio de constructo y de contenido, como se puede ver en los anexos.

3.5. Técnicas de procesamiento de datos

Para una investigación científica que relaciona la ejecución del delito de robo agravado de vehículos en Tacna con la efectividad de su recuperación por la Policía Nacional, fue esencial seleccionar técnicas de procesamiento de datos adecuadas que permitan analizar los datos cualitativos de manera efectiva. Para ello se revisaron los datos recolectados para corregir errores, manejar valores faltantes y remover otros.

Se uso el Software como Excel el programa estadístico SPSS.

Se realizo el análisis estadístico básico para describir los datos, incluyendo porcentajes.

Se aplicaron pruebas estadísticas para explorar relaciones entre variables, como correlaciones.

La implementar estas técnicas de procesamiento permitió manejar eficientemente los diversos tipos de datos recolectados, asegurando que la investigación sea rigurosa, los análisis sean robustos y los resultados sean confiables y útiles para las decisiones y la comunidad académica.

CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1. Presentación de resultados por variables.

1

En la tabla 1 se puede observar que la mayoría de los encuestados (46.7%, n=28) consideran que los robos de vehículos ocurren "frecuentemente" en zonas poco iluminadas, lo que indica que este es un problema relevante en dichas áreas.

Una proporción significativa (26.7%, n=16) menciona que estos robos ocurren "a veces," mientras que otro 26.7% (n=16) cree que suceden "muy frecuentemente."

La distribución entre las tres categorías muestra que los robos de vehículos en zonas poco iluminadas son un fenómeno común, con un 73.4% (sumando "frecuentemente" y "muy frecuentemente") indicando una alta frecuencia. Esto destaca la necesidad de atención inmediata a este problema.

La conexión directa entre zonas poco iluminadas y la alta percepción de ocurrencia de robos indica que la iluminación insuficiente puede ser un factor clave que facilita este delito.

Tabla 1

¿Qué tan frecuente es que los robos de vehículos ocurran en zonas poco iluminadas?

	Porcentaje	Frecuencia
A veces	26.7	16
Frecuentemente	46.7	28
Muy frecuentemente	26.7	16
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

2

La gran mayoría de los encuestados (91.7%, n=55) considera que la hora del día influye "bastante" en la ocurrencia de robos de vehículos. Esto refleja una percepción clara de que ciertos momentos del día presentan un mayor riesgo para este tipo de delitos.

Un porcentaje menor (8.3%, n=5) considera que la hora del día influye "mucho," lo que indica que, aunque no es la mayoría, hay una percepción adicional de alta influencia.

El consenso entre los encuestados es claro debido a que la hora del día tiene un impacto significativo en la ocurrencia de robos de vehículos, con un 100% de respuestas que reconocen algún grado de influencia ("bastante" o "mucho").

Este hallazgo sugiere que los momentos del día con menor actividad, como la noche o madrugada, podrían coincidir con un aumento de robos debido a factores como menor visibilidad, menor presencia de testigos, y menos actividad policial en ciertas áreas.

La tabla 2 demuestra que la hora del día es un factor determinante en la ocurrencia de robos de vehículos, según la percepción de los encuestados. Esto refuerza la idea de que los horarios nocturnos o de baja afluencia pueden ser especialmente críticos para este tipo de delitos. Es necesario tomar medidas preventivas, como aumentar la vigilancia y la iluminación en horarios de mayor riesgo, y promover estrategias para minimizar los robos en momentos críticos.

Tabla 2

¿En qué medida considera que la hora del día influye en la ocurrencia de robos de vehículos?

	Porcentaje	Frecuencia
Influye bastante	91.7	55
Influye mucho	8.3	5
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

3

Un 53.3% de los encuestados (n=32) evalúa los métodos utilizados por los delincuentes para robar vehículos como "complejos," indicando que existe una percepción de sofisticación en las técnicas empleadas para cometer este delito.

Por otro lado, un 46.7% (n=28) considera que los métodos son "moderados," lo que sugiere que aún hay una proporción significativa que no percibe una elevada complejidad.

La percepción de complejidad supera ligeramente la de métodos moderados, lo cual indica que, aunque los delincuentes emplean tácticas variadas, existe un consenso dividido en cuanto a su nivel de sofisticación.

Este hallazgo refleja que los robos pueden ser tanto premeditados y avanzados como oportunistas dependiendo de las circunstancias.

En el contexto del robo agravado de vehículos, esta percepción de "complejidad" podría estar asociada con el uso de herramientas tecnológicas, conocimiento de sistemas de seguridad vehicular o estrategias coordinadas para evadir la detección. Los métodos "moderados" pueden estar más relacionados con delitos oportunistas o circunstancias más básicas.

La tabla 3 evidencia que los métodos utilizados para el robo de vehículos presentan un nivel percibido de complejidad significativo, con más de la mitad de los encuestados señalando que las tácticas son "complejas." Esto sugiere que los delincuentes emplean

estrategias planificadas y, posiblemente, herramientas especializadas, lo que puede dificultar su prevención.

Tabla 3

¿Cómo evaluaría la complejidad de los métodos utilizados por los delincuentes para robar vehículos?

	Porcentaje	Frecuencia
Moderado	46.7	28
Complejo	53.3	32
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

4

La mayoría de los encuestados (53.3%, n=32) considera que los delincuentes involucrados en el robo de vehículos actúan "frecuentemente" en grupos organizados, lo que resalta la relevancia del crimen organizado en este tipo de delitos.

Una proporción significativa (46.7%, n=28) menciona que estos delincuentes actúan "a veces" en grupos, lo que indica que también puede haber casos de robos cometidos por individuos de manera independiente o menos organizada.

Más de la mitad de los encuestados percibe que los grupos organizados tienen un papel constante en los robos de vehículos. Sin embargo, casi la mitad aún identifica un nivel de intermitencia en esta modalidad, lo que muestra que las dinámicas delictivas pueden variar según el contexto y la oportunidad.

Los robos organizados suelen implicar mayor planificación y sofisticación, lo que puede incluir roles específicos para cada miembro del grupo, como vigilancia, distracción y desactivación de medidas de seguridad del vehículo. Por el contrario, los casos menos organizados pueden depender más de oportunidades momentáneas.

La tabla 4 refleja que una mayoría de los encuestados asocia los robos de vehículos con la acción de grupos organizados. Esto sugiere que las estrategias de seguridad deben

enfocarse en combatir el crimen organizado, ya que este tipo de delincuencia parece ser un componente significativo en los robos agravados de vehículos.

Tabla 4

¿Con qué frecuencia cree que los delincuentes involucrados en el robo de vehículos actúan en grupos organizados?

	Porcentaje	Frecuencia
A veces	46.7	28
Frecuentemente	53.3	32
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

5

Lo más probable es que los avezados tengan antecedentes criminales. Ocurre que la mayoría de los encuestados (53.3%, n=32) considera que es "probable" que los delincuentes involucrados en el robo de vehículos tengan antecedentes criminales previos. Esto sugiere que gran parte de los participantes percibe una continuidad en las conductas delictivas de los individuos.

Un porcentaje significativo (45.0%, n=27) considera que esta relación es "muy probable," lo que refuerza la idea de que este tipo de delitos son cometidos mayoritariamente por personas reincidentes.

Solo un 1.7% (n=1) cree que es "muy poco probable" que los delincuentes tengan antecedentes, lo que indica una percepción casi unánime sobre la relación entre robo agravado de vehículos y antecedentes criminales.

Los datos muestran un consenso mayoritario en que los delincuentes que cometen robos de vehículos tienen un historial delictivo previo, ya sea con alta o moderada probabilidad. Esto refuerza la idea de que el robo de vehículos no es un acto aislado, sino parte de un patrón delictivo.

En el contexto del robo agravado, esta percepción puede estar relacionada con la experiencia y conocimientos adquiridos previamente por los delincuentes para llevar a cabo robos más sofisticados o con mayor probabilidad de éxito.

La tabla 5 evidencia que los encuestados consideran altamente probable que los delincuentes que cometen robos de vehículos tengan antecedentes criminales previos.

Esto resalta la necesidad de prestar atención a la reincidencia delictiva en este tipo de crímenes y su prevención.

Tabla 5

¿En qué medida considera que los delincuentes de robo de vehículos tienen antecedentes criminales previos?

	Porcentaje	Frecuencia
Muy poco probable	1.7	1
Probable	53.3	32
Muy probable	45.0	27
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

6

En la tabla 6 la mayoría de los encuestados (73.3%, n=44) considera que los delincuentes poseen una habilidad "alta" en el manejo y desactivación de sistemas de seguridad vehicular. Esto indica un reconocimiento generalizado de las capacidades técnicas de los delincuentes para superar barreras de seguridad.

Un cuarto de los encuestados (25.0%, n=15) califica estas habilidades como "muy altas," lo que resalta la percepción de una sofisticación considerable en sus métodos.

Solo un 1.7% (n=1) considera que la habilidad técnica de los delincuentes es "muy baja," lo que refleja que esta opinión es excepcional.

Entonces casi el 98.3% de los encuestados percibe que los delincuentes tienen un nivel técnico alto o muy alto, lo que refuerza la idea de que el robo agravado de vehículos no solo depende de la oportunidad, sino también de conocimientos especializados.

Este nivel de habilidad técnica podría estar relacionado con la capacidad de los delincuentes para manipular sistemas de seguridad avanzados, como alarmas, bloqueos electrónicos o rastreadores GPS. Esta percepción sugiere que los robos no son improvisados, sino que implican un grado significativo de preparación.

La tabla 6 evidencia que los encuestados perciben un alto nivel de habilidad técnica entre los delincuentes involucrados en el robo de vehículos, particularmente en la desactivación de sistemas de seguridad vehicular. Esto refuerza la necesidad de innovar constantemente en tecnologías de seguridad más avanzadas y difíciles de manipular.

Tabla 6

¿Cómo calificaría la habilidad técnica de los delincuentes en el manejo y desactivación de sistemas de seguridad vehicular?

	Porcentaje	Frecuencia
Muy baja	1.7	1
Alta	73.3	44
Muy alta	25.0	15
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

7

El 53.3% de los encuestados (n=32) califica las acciones de la policía para prevenir el robo de vehículos como "moderadas". Esto sugiere una percepción generalizada de que las medidas policiales tienen cierto impacto, pero no son completamente satisfactorias. Un 46.7% (n=28) considera que estas acciones son "efectivas," lo que muestra una división en la percepción de la eficacia policial, aunque una parte importante aún confía en los esfuerzos de las autoridades.

La percepción general está equilibrada, pero con una ligera inclinación hacia la calificación de las acciones como "moderadas," lo que evidencia una oportunidad para mejorar la estrategia de prevención y control del robo agravado de vehículos.

La valoración "moderada" podría estar influenciada por factores como la falta de recursos policiales, la rapidez con la que los delincuentes operan, o la falta de seguimiento efectivo en zonas vulnerables. Mientras tanto, aquellos que califican las acciones como "efectivas" podrían estar observando resultados positivos en áreas específicas o en la recuperación de vehículos robados.

La tabla 7 refleja que más de la mitad de los encuestados perciben que las acciones de la policía tienen una efectividad "moderada" en la prevención del robo de vehículos, mientras que una parte significativa las considera "efectivas". Esto indica que, aunque hay esfuerzos reconocidos, persisten áreas que necesitan atención y mejora.

Implementar patrullajes más frecuentes y visibles en zonas de alta incidencia de robos. Fortalecer la cooperación entre la ciudadanía y la policía mediante campañas de denuncia anónima y programas de prevención.

Tabla 7

¿Qué tan efectivas considera las acciones de la policía para prevenir el robo de vehículos?

	Porcentaje	Frecuencia
Moderado	53.3	32
Efectivas	46.7	28
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

8

En la tabla 8 se observa que la mayoría de los encuestados (51.7%, n=31) considera que los delincuentes que cometen robos de vehículos son procesados y condenados "inadecuadamente". Esto indica una percepción de insuficiencia en el sistema judicial para abordar este tipo de delitos.

Un 41.7% (n=25) cree que los delincuentes son procesados y condenados "adecuadamente," lo que sugiere que existe una parte significativa que confía en el funcionamiento del sistema judicial en este aspecto.

Solo un 6.7% (n=4) opina que los delincuentes son procesados y condenados "muy adecuadamente", lo que evidencia una baja percepción de excelencia en el sistema.

La percepción predominante de que los procesamientos y condenas son inadecuados refleja un desafío en la administración de justicia, ya sea por falta de pruebas contundentes, deficiencias en la valoración probatoria o procedimientos judiciales prolongados.

La percepción de "inadecuado" en el procesamiento y condena de delincuentes puede estar asociada con la reincidencia, ya que la falta de condenas firmes podría alentar a los delincuentes a continuar con actividades delictivas. También podría indicar problemas estructurales en las etapas de investigación y judicialización de los casos.

La tabla 8 revela que más de la mitad de los encuestados consideran que el procesamiento y la condena de delincuentes por robo de vehículos son "inadecuados", lo que pone de manifiesto la necesidad de mejorar la efectividad del sistema judicial para reducir la impunidad en este tipo de delitos.

Tabla 8

¿En qué medida cree que los delincuentes son procesados y condenados adecuadamente por el robo de vehículos?

	Porcentaje	Frecuencia
Inadecuadamente	51.7	31
Adecuadamente	41.7	25
Muy adecuadamente	6.7	4
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

9

En la tabla 9 se observa que la mayoría de los encuestados (58.3%, n=35) califica la rapidez de la respuesta del sistema de justicia tras un robo de vehículo reportado como "lenta", lo que refleja una percepción predominante de demora en los procedimientos judiciales.

Un 36.7% (n=22) considera que la rapidez es "moderada", indicando que, aunque hay cierta agilidad, no es suficiente para satisfacer las expectativas de respuesta inmediata. Solo un 5.0% (n=3) percibe que la respuesta es "muy lenta", lo que sugiere que la percepción de extrema ineficiencia es limitada, pero aún presente.

Más del 60% de los encuestados tiene una percepción negativa ("muy lenta" o "lenta") de la rapidez del sistema de justicia, lo que pone en evidencia una necesidad urgente de mejorar los tiempos de respuesta en casos de robo de vehículos.

La lentitud en la respuesta judicial puede tener un impacto negativo en la resolución de casos, dificultando la recuperación de vehículos y el procesamiento de delincuentes. Esto también podría fomentar una mayor desconfianza en el sistema de justicia y aumentar la incidencia de este tipo de delitos.

La tabla 9 revela que la mayoría de los encuestados considera que la respuesta del sistema de justicia frente a los robos de vehículos es "lenta", lo que subraya una percepción de ineficiencia en los tiempos de actuación. Esta demora podría estar afectando tanto la resolución efectiva de los casos como la confianza ciudadana en el sistema judicial.

Tabla 9

¿Cómo evaluaría la rapidez de la respuesta del sistema de justicia tras un robo de vehículo reportado?

	Porcentaje	Frecuencia
Muy lenta	5.0	3
Lenta	58.3	35
Moderada	36.7	22
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

10

En la tabla 10 se puede leer que el 46.7% de los encuestados (n=28) está en "desacuerdo" con la idea de que la Policía Nacional recupere los vehículos robados en un tiempo razonable. Esto indica que casi la mitad tiene una percepción negativa sobre la eficiencia de la recuperación.

Un 41.7% (n=25) se muestra "neutral", lo que sugiere que una parte significativa de los encuestados no tiene una opinión definida o carece de información suficiente sobre el desempeño en este aspecto.

Un 11.7% (n=7) está en "total desacuerdo", reflejando una percepción aún más crítica de ineficiencia.

Más de la mitad de los encuestados (58.4%, sumando "desacuerdo" y "total desacuerdo") considera que la recuperación de vehículos no se realiza en un tiempo razonable, lo que evidencia insatisfacción con las acciones de la Policía Nacional en este ámbito.

La proporción "neutral" indica una falta de confianza o desconocimiento sobre la rapidez de las acciones policiales en casos de robo.

La percepción negativa podría estar influida por experiencias personales o reportes mediáticos de casos donde los vehículos no se recuperan o se demoran en ser devueltos. También podría relacionarse con la falta de recursos tecnológicos o humanos dedicados exclusivamente a la localización de vehículos robados.

La tabla 10 revela que una mayoría significativa de los encuestados no confía en que la Policía Nacional recupere los vehículos robados en un tiempo razonable. Esto refleja una percepción de ineficiencia en las acciones policiales relacionadas con la recuperación de bienes robados.

Tabla 10

¿Cree que la Policía Nacional recupera los vehículos robados en un tiempo razonable?

	Porcentaje	Frecuencia
Total desacuerdo	11.7	7
Desacuerdo	46.7	28
Neutral	41.7	25
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

11

En la tabla 11 la mayoría de los encuestados (75.0%, n=45) se posiciona de manera "neutral" respecto a si la Policía Nacional tiene un alto porcentaje de éxito en la recuperación de vehículos robados. Esto sugiere que existe una falta de información clara o confianza para emitir una opinión firme sobre el desempeño policial en este aspecto.

Un 23.3% (n=14) está "de acuerdo," lo que indica que una minoría de los encuestados percibe positivamente la capacidad de éxito de la Policía Nacional en estos casos.

Solo un 1.7% (n=1) está en "total desacuerdo," reflejando una percepción mínima de ineficiencia total en este ámbito.

La gran mayoría se muestra neutral, lo que evidencia que los encuestados no tienen un conocimiento sólido o una experiencia directa que respalde una evaluación específica

sobre el porcentaje de éxito de la Policía Nacional en la recuperación de vehículos robados.

La proporción de personas que están de acuerdo es significativa, pero no suficiente para generar una percepción generalizada de confianza.

La posición neutral podría ser indicativa de un problema de transparencia en la comunicación de los resultados de la Policía Nacional o una falta de visibilidad de los casos resueltos. También podría reflejar que los ciudadanos no perciben un seguimiento constante o adecuado de estos casos.

La tabla 11 muestra que una mayoría significativa de los encuestados tiene una percepción neutral sobre el porcentaje de éxito de la Policía Nacional en la recuperación de vehículos robados. Esto indica una falta de claridad o confianza sobre la efectividad de las acciones policiales en este aspecto.

Tabla 11

¿Piensa que la Policía Nacional tiene un alto porcentaje de éxito en la recuperación de vehículos robados?

	Porcentaje	Frecuencia
Total desacuerdo	1.7	1
Neutral	75.0	45
Acuerdo	23.3	14
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

12

La tabla 12 nos señala que la mayoría de los encuestados (51.7%, n=31) se posiciona de manera "neutral" sobre si la Policía Nacional utiliza tecnología adecuada y efectiva para la recuperación de vehículos robados. Esto sugiere una falta de información o una percepción ambigua respecto a la tecnología utilizada en estos casos.

Un 26.7% (n=16) está en "desacuerdo", lo que indica que un cuarto de los encuestados percibe que la tecnología empleada no es adecuada ni efectiva.

Un 21.7% (n=13) está "de acuerdo", reflejando que una minoría de los encuestados confía en la tecnología utilizada por la Policía Nacional para estos fines.

La posición neutral de más de la mitad de los encuestados resalta una falta de claridad o visibilidad de los métodos tecnológicos utilizados por la Policía Nacional en la recuperación de vehículos.

La proporción de "desacuerdo" supera a la de "acuerdo", lo que evidencia que existe una percepción más negativa que positiva respecto a la efectividad de la tecnología.

La percepción negativa o neutral podría deberse a limitaciones en el acceso a tecnologías avanzadas, como sistemas de rastreo GPS, cámaras de vigilancia o bases de datos centralizadas. También podría reflejar una falta de comunicación por parte de la Policía sobre los recursos tecnológicos que tienen y cómo se utilizan.

La tabla 12 muestra que una mayoría significativa de los encuestados (78.4%, sumando "neutral" y "desacuerdo") no tiene confianza plena en que la Policía Nacional utilice tecnología adecuada y efectiva para la recuperación de vehículos robados. Esto refleja la necesidad de una mayor inversión en tecnología y una mejor comunicación de su uso.

Adquirir e implementar tecnologías avanzadas, como rastreadores GPS, sistemas de reconocimiento automático de matrículas (ANPR) y drones, para optimizar la localización y recuperación de vehículos robados.

Entrenar al personal policial en el uso de herramientas tecnológicas modernas para maximizar su efectividad.

Tabla 12

¿Considera que la Policía Nacional utiliza tecnología adecuada y efectiva para la recuperación de vehículos robados?

	Porcentaje	Frecuencia
Desacuerdo	26.7	16
Neutral	51.7	31
Acuerdo	21.7	13
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

13

En la tabla 13 se observa que la gran mayoría de los encuestados (75.0%, n=45) está "de acuerdo" en que la Policía Nacional sigue adecuadamente los procedimientos legales en el proceso de recuperación de vehículos robados. Esto indica una percepción positiva generalizada sobre el cumplimiento legal por parte de las autoridades.

Un 21.7% (n=13) tiene una posición "neutral", lo que podría reflejar desconocimiento sobre los procedimientos legales o falta de información sobre la actuación policial.

Solo un 3.3% (n=2) está en "total desacuerdo", lo que representa una percepción mínima de incumplimiento legal en este ámbito.

La opinión predominante es positiva, con una gran mayoría que confía en que los procedimientos legales son seguidos adecuadamente por la Policía Nacional. La baja proporción de desacuerdo sugiere que las críticas al respecto son excepcionales.

Este alto nivel de confianza en el cumplimiento de los procedimientos legales refuerza la percepción de que la Policía Nacional actúa dentro del marco normativo al abordar el robo de vehículos. Sin embargo, esto no necesariamente implica efectividad en la rapidez o el éxito de las recuperaciones.

La tabla 13 refleja que una mayoría significativa de los encuestados considera que la Policía Nacional sigue adecuadamente los procedimientos legales en la recuperación de vehículos robados. Esto sugiere que, en términos de cumplimiento normativo, la institución cuenta con un alto nivel de aceptación entre la población.

Tabla 13

¿Cree que la Policía Nacional sigue adecuadamente los procedimientos legales en el proceso de recuperación de vehículos robados?

	Porcentaje	Frecuencia
Total desacuerdo	3.3	2
Neutral	21.7	13
Acuerdo	75.0	45
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

14

La tabla 14 nos permite observar que la mayoría de los encuestados (78.3%, n=47) tiene una posición "neutral" respecto a si la colaboración entre diferentes agencias de seguridad contribuye efectivamente a la recuperación de vehículos robados. Esto indica que los encuestados no tienen una opinión definida o carecen de información suficiente para evaluar esta colaboración.

Un 16.7% (n=10) está "de acuerdo", lo que sugiere que una minoría de los encuestados percibe que la colaboración interinstitucional tiene un impacto positivo.

Un 5.0% (n=3) está en "total desacuerdo", indicando una percepción muy limitada de que esta colaboración sea ineficaz.

La posición neutral predominante destaca una falta de visibilidad o claridad sobre cómo las agencias de seguridad trabajan en conjunto para abordar el robo de vehículos. Esto podría reflejar una oportunidad para mejorar la comunicación y coordinación entre las instituciones. La percepción limitada de efectividad en la colaboración entre agencias podría estar asociada con la ausencia de resultados visibles o el desconocimiento sobre los mecanismos de cooperación existentes. Esto puede afectar tanto la confianza como la percepción de eficacia en la recuperación de vehículos.

La tabla 14 evidencia que una mayoría significativa de los encuestados tiene una percepción neutral sobre la efectividad de la colaboración entre diferentes agencias de seguridad en la recuperación de vehículos robados. Solo una pequeña proporción está de acuerdo en que esta colaboración es efectiva, lo que refleja la necesidad de fortalecer la cooperación interinstitucional y su visibilidad.

Tabla 14

¿Opina que la colaboración entre diferentes agencias de seguridad contribuye efectivamente a la recuperación de vehículos robados?

	Porcentaje	Frecuencia
Total desacuerdo	5.0	3
Neutral	78.3	47
Acuerdo	16.7	10
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

15

La tabla 15 nos señala que la mayoría de los encuestados (51.7%, n=31) tiene una posición "neutral" respecto a si la Policía Nacional recibe suficiente apoyo legal para enfrentar el robo de vehículos de manera eficaz. Esto sugiere que no hay claridad o consenso sobre si el marco legal es adecuado para respaldar las acciones policiales.

Un 26.7% (n=16) está en "desacuerdo", indicando que una proporción considerable percibe que el apoyo legal es insuficiente.

Un 16.7% (n=10) está "de acuerdo", lo que refleja que una minoría confía en que el apoyo legal otorgado a la Policía es suficiente.

Solo un 5.0% (n=3) se posiciona en "total desacuerdo", lo que indica una percepción mínima de falta absoluta de apoyo legal. La posición neutral predominante indica que los encuestados no tienen suficiente conocimiento o información sobre el marco legal que regula las acciones policiales frente al robo de vehículos.

La suma de "desacuerdo" y "total desacuerdo" (31.7%) supera a la de "acuerdo", lo que podría reflejar una percepción general de que el marco legal podría mejorar.

La percepción de insuficiencia legal podría estar relacionada con desafíos en la implementación de leyes, restricciones legales que limitan la acción policial, o procesos judiciales lentos que obstaculizan la efectividad de las acciones policiales.

La tabla 15 revela que la mayoría de los encuestados tiene una percepción neutral o negativa respecto al apoyo legal que recibe la Policía Nacional para enfrentar el robo de vehículos de manera eficaz. Esto destaca la necesidad de evaluar el marco legal y su implementación en este ámbito.

Evaluar las leyes vigentes relacionadas con el robo de vehículos para identificar posibles vacíos legales que limiten la acción policial.

Tabla 15

¿Considera que la Policía Nacional recibe suficiente apoyo legal para enfrentar el robo de vehículos de manera eficaz?

	Porcentaje	Frecuencia
Total desacuerdo	5.0	3
Desacuerdo	26.7	16
Neutral	51.7	31

Acuerdo	16.7	10
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

16

La tabla 16 permite acoger que la mayoría de los encuestados (48.3%, n=29) está en "desacuerdo" con la idea de que la comunidad percibe como efectiva la labor de la Policía Nacional en la recuperación de vehículos robados. Esto indica una percepción negativa predominante respecto a la efectividad percibida por la comunidad.

Un 25.0% (n=15) está en "total desacuerdo", reforzando esta percepción negativa, ya que un cuarto de los encuestados considera que la comunidad no percibe ninguna efectividad en la labor policial.

Solo un 26.7% (n=16) se posiciona de manera "neutral," lo que sugiere que un porcentaje menor no tiene una opinión clara sobre la percepción comunitaria.

Casi tres cuartas partes de los encuestados (73.3%, sumando "desacuerdo" y "total desacuerdo") tienen una percepción negativa sobre cómo la comunidad evalúa la labor de la Policía Nacional en la recuperación de vehículos robados. Esto podría reflejar insatisfacción con los resultados, la comunicación de logros, o la visibilidad de las acciones policiales. La percepción negativa de la comunidad podría estar influenciada por la falta de resultados tangibles o visibles, demoras en los procesos, o la percepción de que los recursos policiales no están siendo utilizados de manera óptima.

La tabla 16 evidencia que una gran mayoría de los encuestados considera que la comunidad no percibe como efectiva la labor de la Policía Nacional en la recuperación de vehículos robados. Esto subraya una necesidad urgente de mejorar tanto los resultados como la comunicación de los esfuerzos realizados por la institución.

Comunicar de manera efectiva los casos exitosos de recuperación de vehículos robados para mejorar la percepción comunitaria. Fomentar programas de colaboración entre la comunidad y la Policía Nacional, como iniciativas de vigilancia vecinal y campañas educativas sobre cómo prevenir robos de vehículos.

Tabla 16

¿Piensa que la comunidad percibe como efectiva la labor de la Policía Nacional en la recuperación de vehículos robados?

	Porcentaje	Frecuencia
Total desacuerdo	25.0	15
Desacuerdo	48.3	29
Neutral	26.7	16
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

17

La tabla 17 observa el impacto del robo de vehículos en la seguridad comunitaria. Aquí la mayoría de los encuestados (46.7%, n=28) está "de acuerdo" en que el robo de vehículos tiene un impacto significativo en la seguridad de su comunidad. Esto refleja una percepción clara de que este delito afecta la sensación de seguridad comunitaria. Un 18.3% (n=11) está en "total acuerdo", reforzando aún más la percepción de un impacto considerable.

Un 26.7% (n=16) tiene una posición "neutral", lo que sugiere que una parte significativa de los encuestados no tiene una opinión definida o no percibe el impacto de manera directa.

Un 8.3% (n=5) está en "total desacuerdo", indicando una percepción mínima de que el robo de vehículos no afecta la seguridad comunitaria.

Una mayoría combinada de 65.0% (sumando "acuerdo" y "total acuerdo") percibe que el robo de vehículos afecta la seguridad comunitaria, lo que resalta la preocupación por este tipo de delito y su relación con la calidad de vida en las comunidades.

La posición "neutral" muestra que una parte de la población no percibe este impacto de forma clara o directa, lo que podría deberse a variaciones geográficas o de exposición al delito. El robo de vehículos es visto no solo como un delito que afecta a los propietarios, sino también como un factor que contribuye al deterioro de la seguridad general en la comunidad. La percepción de inseguridad podría estar relacionada con la frecuencia de estos delitos y la efectividad de las acciones policiales. La tabla 17 evidencia que una mayoría significativa de los encuestados considera que el robo de vehículos tiene un impacto negativo en la seguridad de su comunidad. Esto refleja la

importancia de abordar este delito no solo como un problema individual, sino como una amenaza que afecta la cohesión y percepción de seguridad comunitaria.

Tabla 17

¿Cree que el robo de vehículos tiene un impacto significativo en la seguridad de su comunidad?

	Porcentaje	Frecuencia
Total desacuerdo	8.3	5
Neutral	26.7	16
Acuerdo	46.7	28
Total acuerdo	18.3	11
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

18

La tabla 18 señala percepción sobre la recuperación de vehículos y la confianza en la Policía Nacional, en ese sentido una mayoría significativa (65.0%, n=39) está "de acuerdo" en que la recuperación de vehículos robados por parte de la Policía Nacional mejora la confianza de la comunidad en esta institución. Esto evidencia que las acciones efectivas de recuperación tienen un impacto positivo en la percepción de la ciudadanía.

Un 25.0% (n=15) tiene una posición "neutral," lo que sugiere que una parte de los encuestados no tiene una opinión clara o no percibe directamente un efecto en la confianza comunitaria.

Un 10% (n=6) está en "total desacuerdo", indicando una percepción minoritaria de que estas acciones no generan un aumento en la confianza hacia la Policía Nacional.

La alta proporción de encuestados que están "de acuerdo" resalta la importancia de los resultados tangibles, como la recuperación de vehículos robados, en la mejora de la relación entre la comunidad y la Policía. La posición "neutral" podría deberse a la falta de información o a la percepción de que las acciones son esporádicas o limitadas.

La recuperación de vehículos no solo contribuye a resolver un problema individual, sino que también es vista como una acción que fortalece la confianza comunitaria en la capacidad de la Policía Nacional para enfrentar los delitos de manera eficaz.

La tabla 18 señala que una mayoría significativa de los encuestados percibe que la recuperación de vehículos robados mejora la confianza de la comunidad en la Policía Nacional. Esto refleja que los resultados efectivos en este ámbito son esenciales para fortalecer la relación entre las autoridades y la ciudadanía.

Tabla 18

¿Considera que la recuperación de vehículos robados por parte de la Policía Nacional mejora la confianza de la comunidad en la policía?

	Porcentaje	Frecuencia
Total desacuerdo	10.0	6
Neutral	25.0	15
Acuerdo	65.0	39
Total	100.0	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

4.2. Contrastación de hipótesis.

Normalidad

La tabla 20 que presentas corresponde a las pruebas de normalidad Kolmogorov-Smirnov, aplicadas a las variables y dimensiones relacionadas con el delito de robo agravado y las respuestas al mismo.

El estadístico de Kolmogorov-Smirnov muestra valores entre 0.188 y 0.423, indicando la magnitud de desviación entre la distribución de los datos y una distribución normal teórica.

La significancia (Sig.) es de 0.000 para todas las variables y dimensiones evaluadas.

El nivel de significancia (Sig. = 0.000) indica que la hipótesis nula de normalidad se rechaza para todas las variables y dimensiones. Esto significa que los datos no siguen una dado que todas las pruebas indican una falta de normalidad, será necesario optar

por técnicas estadísticas no paramétricas si se realizan análisis posteriores que dependan de los supuestos de normalidad.

Este resultado puede estar relacionado con la naturaleza de las variables estudiadas, ya que es común que datos de delitos, respuestas institucionales y perfiles de delincuentes no sigan distribuciones normales debido a la heterogeneidad inherente en los fenómenos sociales. Todas las variables y dimensiones evaluadas presentan una distribución que no es normal, como lo indican los resultados del test de Kolmogorov-Smirnov. Para futuros análisis, se recomienda utilizar métodos estadísticos no paramétricos, como la prueba de U de Mann-Whitney, el test de Kruskal-Wallis, o correlaciones de Spearman, dependiendo del tipo de análisis requerido.

Tabla 19

	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Estadístico	gl	Sig.
V1: Delito de robo agravado de vehículos	0.188	60	0.000
V2: la restauración al propietario por la policía	0.243	60	0.000
1. Dimensión: Características del Incidente	0.423	60	0.000
2. Dimensión: Perfil de los Delincuentes	0.377	60	0.000
3. Dimensión: Respuesta del Sistema de Justicia	0.205	60	0.000

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

Primera

Hi: La ejecución del delito de robo agravado de vehículos y su recuperación por la policía nacional es baja en la región Tacna en el 2024.

Ho: La ejecución del delito de robo agravado de vehículos y su recuperación por la policía nacional no es baja en la región Tacna en el 2024.

Reflexión

Se analiza la tabla 21 que muestra las correlaciones (Rho de Spearman) la correspondencia entre Delito de robo agravado de vehículos, Restauración al propietario por la policía.

La correlación entre V1 y V2 es de 0.064, lo que indica una relación positiva muy baja entre estas dos variables.

El valor de significancia para la correlación entre V1 y V2 es 0.313, lo que es superior al nivel de significancia típico de 0.05.

Esto implica que no se puede rechazar la hipótesis nula de que no hay correlación entre las variables.

En ambos casos, la muestra está compuesta por 60 observaciones, lo cual es un tamaño adecuado para obtener estimaciones consistentes, aunque la relación encontrada no es estadísticamente significativa.

La correlación observada entre V1 y V2 es extremadamente baja (0.064) y carece de significancia estadística, indicando que no existe una relación relevante entre estas dos variables en los datos analizados. Esto sugiere que el número de delitos de robo agravado de vehículos no tiene una relación lineal o monótona evidente con la restauración al propietario por parte de la policía. Quiere decir que la percepción de los respondientes es de muy poca confianza en la policía nacional cuando se trata de recuperar vehículos robados. No se encontró una correlación estadísticamente significativa entre el delito de robo agravado de vehículos y la restauración al propietario por la policía en esta muestra.

Dado este resultado, sería importante explorar otras variables o factores que puedan estar influyendo en los resultados relacionados con la restauración al propietario por la policía, ya que estos dos fenómenos no parecen estar directamente relacionados.

Tabla 20
Correlaciones

			V1: Delito de robo agravado de vehículos	V2: la restauración al propietario por la policía
Rho de Spearman	V1: Delito de robo agravado de vehículos	Coefficiente de correlación	1.000	0.064
		Sig. (unilateral)		0.313
		N	60	60

V2: la restauración al propietario por la policía	la de correlación Sig. (unilateral)	0.064	1.000
	N	60	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

Segunda

Hi: Se genera correspondencia directa entre Características del Incidente del robo y la recuperación de vehículos robados por la policía nacional en la región Tacna en el 2024.

Ho: No se genera correspondencia directa entre Características del Incidente del robo y la recuperación de vehículos robados por la policía nacional en la región Tacna en el 2024.

Reflexión

Para el caso se ha utilizado en la tabla 22 donde la correlación (Rho de Spearman) vincula la Dimensión, características del Incidente y la V2, Restauración al propietario por la policía.

La correlación entre la Dimensión, características del Incidente y V2 es de 0.167, lo que indica una relación positiva baja entre estas dos variables.

El valor de significancia para la correlación entre estas variables es de 0.101, que es superior al nivel de significancia típico de 0.05.

Esto significa que no se puede rechazar la hipótesis nula de que no hay correlación estadísticamente significativa entre las variables.

En ambos casos, la muestra incluye 60 observaciones, lo que es suficiente para obtener estimaciones consistentes, aunque la relación encontrada no es significativa.

Aunque existe una correlación positiva baja (0.167) entre las Características del Incidente y la Restauración al propietario por la policía, esta relación no es estadísticamente significativa (Sig. = 0.101).

Esto sugiere que las características del incidente no parecen ser un factor importante para predecir o relacionarse directamente con la restauración al propietario en los casos estudiados. No se encontró una correlación estadísticamente significativa entre las Características del Incidente y la Restauración al propietario por la policía en esta muestra. Este resultado indica que otros factores, no incluidos en este análisis, podrían estar influyendo en el proceso de restauración al propietario por parte de la policía.

Tabla 21
Correlaciones

				1. Dimensión: Características del Incidente	V2: la restauración al propietario por la policía
Rho de Spearman	1. Dimensión: Características del Incidente	Coeficiente de correlación	1.000	0.167	0.101
		Sig. (unilateral)			0.101
		N	60	60	60
	V2: la restauración al propietario por la policía	Coeficiente de correlación	0.167	1.000	
		Sig. (unilateral)	0.101		
		N	60	60	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

Tercera

Hi: Se genera correspondencia directa entre el Perfil de los Delincuentes y la recuperación de vehículos robados por la policía nacional en la región Tacna en el 2024.

Hi: No se genera correspondencia directa entre el Perfil de los Delincuentes y la recuperación de vehículos robados por la policía nacional en la región Tacna en el 2024.

Reflexión

En la tabla 23 se observa nexo entre el Perfil de los Delincuentes y la Restauración al propietario por la policía es de 0.065, lo que indica una relación positiva extremadamente baja entre estas dos variables.

El valor de significancia asociado a la correlación entre estas variables es de 0.312, que es mucho mayor al nivel de significancia estándar de 0.05.

Esto implica que no se puede rechazar la hipótesis nula de que no existe correlación entre estas variables.

El coeficiente de correlación extremadamente bajo (0.065) indica que prácticamente no hay relación entre el perfil de los delincuentes y la restauración al propietario por parte de la policía. La falta de significancia estadística refuerza la conclusión de que estas variables no tienen un vínculo relevante en los datos estudiados.

Es posible que factores adicionales, como procedimientos operativos de la policía o características del delito, estén influyendo más significativamente en la restauración al propietario, en lugar del perfil de los delincuentes.

No se encontró una correlación estadísticamente significativa entre el Perfil de los Delincuentes y la Restauración al propietario por la policía en esta muestra.

Dado este resultado, se sugiere analizar otras dimensiones o variables que puedan estar asociadas con la restauración al propietario. Además, podría ser útil realizar análisis cualitativos o explorar factores contextuales específicos para comprender mejor este fenómeno.

Tabla 22

Correlaciones

2. Dimensión:
Perfil de los V2: la
Delincuentes restauración al

				propietario por la policía
Rho de Spearman	2. Dimensión: Perfil de los Delincuentes	Coefficiente de correlación Sig. (unilateral)	1.000	0.065
		N	60	60
	V2: restauración al propietario por la policía	Coefficiente de correlación Sig. (unilateral)	0.065	1.000
		N	60	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

Cuarta

Hi: Se genera correspondencia directa entre respuesta del Sistema de Justicia y la recuperación de vehículos robados por la policía nacional en la región Tacna en el 2024.

Ho: No se genera correspondencia directa entre respuesta del Sistema de Justicia y la recuperación de vehículos robados por la policía nacional en la región Tacna en el 2024 Reflexión.

En la tabla 24 se conecta la Dimensión, respuesta del Sistema de Justicia y la V2, restauración al propietario por la policía.

La correlación entre la Respuesta del Sistema de Justicia y la Restauración al propietario por la policía es de -0.160, lo que indica una relación negativa muy baja entre estas dos variables.

El valor de significancia asociado a esta correlación es de 0.111, que es mayor al nivel estándar de 0.05. Esto significa que no se puede rechazar la hipótesis nula, es decir, no hay evidencia estadísticamente significativa de una correlación entre las variables.

El coeficiente negativo bajo (-0.160) indica una relación negativa muy leve entre la Respuesta del Sistema de Justicia y la Restauración al propietario por la policía, lo cual no parece ser relevante ni significativo.

La falta de significancia estadística refuerza la conclusión de que no hay una relación relevante entre estas variables en el contexto analizado.

Esto sugiere que la percepción de la respuesta del sistema de justicia podría no estar vinculada directamente con los resultados de restauración al propietario en esta muestra.

No se encontró una correlación estadísticamente significativa entre la Respuesta del Sistema de Justicia y la Restauración al propietario por la Policía.

Se sugiere explorar otras variables o factores externos que puedan influir en la relación entre estas dimensiones. También podría ser útil analizar cualitativamente el contexto operativo del sistema de justicia para identificar posibles elementos no capturados en esta correlación. Se puede señalar que si hay respuesta en el sistema de justicia al propietario, este no tiene ninguna garantía de recuperar su vehículo. Inclusive a mayor supuesta justicia al propietario la restauración es negativa, no hay recuperación del vehículo.

Tabla 23

Correlaciones

				3. Dimensión: V2: la Respuesta del restauración al Sistema de propietario por Justicia la policía
Rho de Spearman	de 3. Dimensión: Respuesta del Sistema de Justicia	Coeficiente de correlación	de 1.000	-0.160
		Sig. (unilateral)		0.111
		N	60	60

V2: restauración propietario por la policía	la al correlación por	Coefficiente de	-0.160	1.000
		Sig. (unilateral)	0.111	
		N	60	60

Nota. Se desarrollo y esquematizo la data original

4.3. Discusión de resultados.

Primera

El objetivo planteado, que indica la baja tasa de recuperación de vehículos robados por la policía en la región Tacna durante el 2024

(Ureta Espinoza, 2024) Propone el uso de tecnologías como RFID, biometría y aplicaciones móviles para la prevención de robos vehiculares. La falta de adopción de estas herramientas por parte de las fuerzas del orden en la región podría explicar la baja efectividad policial, destacando una necesidad crítica de modernización tecnológica. (Saritama Cuenca, 2024) explora tendencias de robos vehiculares en Quito, identificando zonas críticas y factores socioeconómicos asociados al delito.

(Tene Lema & Cristina Rosario, 2023) resalta la importancia de métodos precisos para verificar la autenticidad de vehículos robados. Tacna podría beneficiarse de este enfoque, ya que la falta de sistemas eficientes para registrar y verificar las series alfanuméricas puede estar dificultando la recuperación. La implementación de medidas similares en Tacna podría incrementar la eficacia en la identificación y restitución de vehículos. (Forero, 2023; Jurado Flores & Genis Cuevas, 2016) destacan la utilidad del análisis predictivo y espacial para comprender y combatir el robo vehicular. En Bogotá, se usaron herramientas como Python para detectar tendencias y puntos críticos de criminalidad, mientras que en Reynosa se estudiaron factores espaciales asociados a delitos vehiculares. Tacna podría aplicar estas metodologías para predecir y prevenir robos, así como para orientar esfuerzos de recuperación. La ausencia de análisis

similares puede estar contribuyendo a la baja efectividad actual. (Miranda Valdéz, 2023; Proaño Reyes et al., 2023) demuestran cómo enfoques integrales pueden influir significativamente en la reducción de robos vehiculares. Sin embargo, en Tacna, la falta de políticas públicas específicas enfocadas en la recuperación de vehículos robados sugiere una deficiencia estructural.

(Fernández Guerra, 2023) muestra que la implementación de certificados vehiculares mejora la prevención de delitos patrimoniales.

La discusión sugiere que la baja recuperación de vehículos en Tacna puede explicarse por una combinación de factores como ser, deficiencias tecnológicas, falta de análisis estadístico y predictivo, carencias en métodos de identificación y verificación, y ausencia de políticas criminales focalizadas. Los estudios analizados ofrecen perspectivas y soluciones que podrían ser adaptadas a la realidad local para mejorar significativamente los resultados en la región.

Segunda

El objetivo planteado, relacionado con la correspondencia entre las características del incidente de robo y la restauración de vehículos al propietario al respecto (Ureta Espinoza, 2024)

El desarrollo de tecnologías avanzadas como RFID, biometría y aplicaciones móviles tiene el potencial de mejorar la capacidad de respuesta en incidentes de robo, facilitando la recuperación de vehículos. Sin embargo, Tacna enfrenta retos como la falta de implementación de sistemas tecnológicos similares en la policía local. Esto sugiere que la carencia de herramientas modernas para rastrear vehículos influye negativamente en los resultados de restauración al propietario. (Saritama Cuenca, 2024) identifica patrones delictivos y zonas críticas, como en Quito, podría replicarse en Tacna para predecir y prevenir incidentes. En Tacna, la ausencia de análisis sistemáticos de datos relacionados con el robo vehicular puede limitar la capacidad de los agentes policiales para diseñar estrategias efectivas de recuperación. Esto destaca la necesidad de fortalecer la gestión de datos y análisis espacial. (Tene Lema & Cristina Rosario, 2023) subraya la importancia de sistemas robustos de identificación vehicular

para autenticar vehículos robados. (Forero, 2023) utiliza herramientas analíticas como Python para predecir incidentes delictivos en Bogotá podría inspirar soluciones para Tacna. (Nicho Ramos, 2023; Proaño Reyes et al., 2023) sobre la suplantación de identidad vehicular y factores jurídicos predominantes en el robo vehicular resalta vacíos legales que dificultan la recuperación de vehículos. En Tacna, la revisión de las normativas locales y su aplicación en incidentes específicos podría aumentar la efectividad de la policía al restaurar vehículos a sus propietarios.

(Díaz Linares, 2023) evidencia cómo las características socioeconómicas influyen en los robos.

La baja correspondencia en Tacna entre las características de los incidentes y la restauración de vehículos a los propietarios refleja la necesidad de mejoras en varios frentes.

Tercero

El objetivo de verificar la relación entre el perfil de los delincuentes y la restauración de vehículos robados en Tacna en 2024 puede enriquecerse a través de la comparación con las investigaciones revisadas. Las tesis seleccionadas abordan aspectos clave que permiten un análisis crítico de las limitaciones y posibilidades en la gestión policial de incidentes relacionados con el robo de vehículos. (Ureta Espinoza, 2024) adaptan sus métodos para contrarrestar sistemas de seguridad más sofisticados. Este estudio sugiere que el perfil de los delincuentes incluye un nivel creciente de conocimiento técnico, lo que podría explicar por qué los esfuerzos de restauración en Tacna enfrentan desafíos significativos (Saritama Cuenca, 2024).

El análisis de patrones de robos vehiculares en Quito identifica factores socioeconómicos, como la densidad poblacional, que influyen en la incidencia delictiva. Esto sugiere que el perfil de los delincuentes en Tacna puede estar vinculado a áreas con mayor vulnerabilidad económica y social. La comprensión de estos factores permitiría a la policía priorizar zonas y perfiles específicos, aumentando la tasa de restauración. (Tene Lema & Cristina Rosario, 2023) precisa de vehículos mediante

grabados y marcas seriales, destacando cómo los delincuentes aprovechan vacíos en los métodos de registro vehicular.

(Forero, 2023) propone un enfoque crucial para definir el perfil cambiante de los delincuentes en Tacna, que puede incluir jóvenes desempleados, personas con antecedentes delictivos o miembros de bandas organizadas. La ausencia de análisis predictivos limita la capacidad de la policía para ajustar sus estrategias de recuperación. (Merino Sánchez et al., 2023) ilustra cómo los delincuentes utilizan métodos organizados y sofisticados para maximizar ganancias en robos vehiculares. En Tacna, la restauración al propietario podría ser baja debido a que el perfil de los delincuentes incluye redes organizadas que cuentan con recursos para ocultar o vender rápidamente los vehículos.

(Díaz Linares, 2023; Agurto Ramírez et al., 2023) identifica cómo las características urbanas influyen en los delitos, mientras que la investigación en Chorrillos resalta la violencia asociada al robo de vehículos. (Nicho Ramos, 2023; Proaño Reyes et al., 2023) estudia sobre la suplantación de identidad vehicular y los factores jurídicos predominantes en el robo destacan la influencia de vacíos legales en la proliferación de delitos. El perfil de los delincuentes incluye conocimientos técnicos avanzados, pertenencia a redes organizadas, y aprovechamiento de vacíos legales y socioeconómicos.

Cuarto

El objetivo planteado destaca la relación inversa entre la respuesta del sistema de justicia al delito de robo de vehículos y la capacidad de restauración de los mismos a sus propietarios por parte de la policía. Al contrastar este objetivo con las tesis revisadas, emergen varios puntos clave que permiten un debate sobre los factores que inciden en esta correspondencia, evidenciando limitaciones y desafíos en los sistemas policial y judicial en el contexto de Tacna.

(Ureta Espinoza, 2024) esquematizó el uso de tecnologías avanzadas para reforzar la seguridad vehicular resalta una posible brecha entre las capacidades policiales y las

herramientas tecnológicas necesarias para contrarrestar el robo de vehículos. Aunque estas tecnologías podrían facilitar la recuperación de vehículos, el sistema de justicia enfrenta desafíos para procesar pruebas tecnológicas, como registros de dispositivos RFID y datos biométricos, lo que retrasa la resolución de casos y afecta la percepción de justicia (Saritama Cuenca, 2024).

El análisis de patrones delictivos en Quito muestra cómo la densidad poblacional y factores socioeconómicos inciden en la frecuencia de robos. Sin embargo, la tesis destaca que la judicialización de casos suele ser tardía debido a la falta de pruebas contundentes.

(Tene Lema & Cristina Rosario, 2023) subraya la importancia de identificar grabados y marcas seriales en los vehículos robados. Sin embargo, la falta de legislación específica y la burocracia judicial obstaculizan la devolución a los propietarios.

(Forero, 2023) con el uso de herramientas predictivas en Bogotá permite identificar tendencias delictivas, pero el sistema judicial frecuentemente no logra actuar proactivamente. Este desajuste entre predicción y acción judicial genera un círculo vicioso donde el aumento de robos sobrepasa la capacidad de respuesta judicial.

(Merino Sánchez et al., 2023) destaca cómo las redes delictivas aprovechan la debilidad del sistema judicial para operar con impunidad. La falta de respuesta judicial efectiva desincentiva la recuperación policial.

(Díaz Linares, 2023; Agurto Ramírez et al., 2023) resaltan cómo la percepción de inseguridad afecta la confianza en las instituciones. La tardanza judicial en resolver casos disminuye la credibilidad tanto del sistema judicial como del policial.

(Nicho Ramos, 2023; Proaño Reyes et al., 2023) permiten que delitos como la clonación de vehículos persistan, complicando su rastreo y recuperación. Además, la falta de sanciones efectivas desmotiva a los propietarios a denunciar, afectando el ciclo de justicia.

La falta de celeridad, integración tecnológica y procesos efectivos en el sistema judicial limita la capacidad de la policía para devolver vehículos a sus propietarios.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

Primera

El análisis examina la relación entre el delito de robo agravado de vehículos (V1) y la restauración al propietario por la policía (V2), demuestra una correlación de Spearman extremadamente baja (0.064). Este resultado indica que no existe una relación relevante entre ambas variables en los datos analizados, evidenciando que el número de delitos de robo agravado de vehículos no guarda una correspondencia lineal o monótonica evidente con la efectividad de la policía en la restauración de los vehículos a sus propietarios.

Este hallazgo sugiere una percepción de desconfianza por parte de los respondientes hacia la capacidad de la policía nacional para recuperar vehículos robados. La ausencia de significancia estadística refuerza la hipótesis nula, estableciendo que no hay evidencia suficiente para afirmar la existencia de una relación entre las variables estudiadas.

Segunda

El análisis revela una correlación de Spearman de 0.167 entre la dimensión "Características del Incidente" y la variable "Restauración al propietario por la policía," lo que indica una relación positiva baja entre ambas variables. Estos resultados sugieren que las características del incidente no representan un factor determinante o predictivo en la restauración de bienes al propietario por parte de la policía en los casos estudiados.

Tercera

El análisis muestra que la correlación de Spearman entre la dimensión "Perfil de los Delincuentes" y la variable "Restauración al propietario por la policía" es de 0.065, lo que indica una relación positiva extremadamente baja entre estas variables.

El coeficiente de correlación extremadamente bajo sugiere que el perfil de los delincuentes no tiene un impacto relevante en el proceso de restauración al propietario por parte de la policía.

Estos hallazgos resaltan la necesidad de ampliar el alcance del análisis, explorando otras dimensiones o variables potencialmente más relevantes.

Cuarta

Se demuestra que la correlación de Spearman entre la "Respuesta del Sistema de Justicia" y la "Restauración al propietario por la policía" es de -0.160, lo que indica una relación negativa muy baja entre estas variables. Este coeficiente, junto con un valor de significancia de 0.111 (superior al nivel estándar de 0.05), implica que no se puede rechazar la hipótesis nula, es decir, no hay evidencia estadísticamente significativa de una relación relevante entre estas dimensiones.

El coeficiente negativo leve sugiere que, aunque exista alguna conexión, esta no es relevante ni significativa en el contexto analizado. Además, los resultados indican que la percepción sobre la respuesta del sistema de justicia no está directamente relacionada con los resultados de la restauración al propietario. En algunos casos, incluso se observa una tendencia leve a que una mejor percepción de la respuesta del sistema de

justicia coincida con una menor probabilidad de recuperación del vehículo, lo que podría reflejar problemas sistémicos o limitaciones operativas.

5.2. Recomendaciones

Primera

Evaluar la Percepción Ciudadana, Dado que la percepción de confianza en la policía es baja según los datos, sería útil realizar encuestas o estudios cualitativos para comprender mejor los factores que contribuyen a esta desconfianza. Esto podría incluir análisis sobre la experiencia ciudadana con los procesos de denuncia y recuperación de bienes robados.

Fortalecer las Estrategias Policiales donde la policía debe considerar revisar y reforzar sus estrategias de prevención, investigación y recuperación de vehículos robados. Esto incluye implementar tecnologías avanzadas, como sistemas de seguimiento por GPS, y mejorar la coordinación interinstitucional.

Promover Transparencia y Rendición de Cuentas para mejorar la percepción de confianza, es esencial que la policía publique informes regulares sobre el desempeño en la recuperación de vehículos robados, destacando casos exitosos y explicando los desafíos enfrentados.

Dado el vínculo débil entre los delitos y la recuperación, se podrían implementar campañas de prevención dirigidas a propietarios de vehículos, como fomentar el uso de sistemas de seguridad y educación sobre prácticas de autoprotección.

Segunda

Dado que las características del incidente no parecen ser un factor determinante, es crucial que las autoridades policiales se centren en mejorar sus capacidades investigativas y operativas, como el uso de tecnologías avanzadas (por ejemplo, sistemas de rastreo) y la formación en recuperación de bienes robados.

Realizar análisis comparativos en diferentes regiones para determinar si los resultados observados son consistentes o si existen contextos específicos en los que las características del incidente puedan tener un impacto más relevante.

Diseñar indicadores que permitan evaluar otros aspectos relacionados con la restauración, como la eficacia en los tiempos de respuesta policial, el índice de denuncias resueltas, o la proporción de recursos asignados a este tipo de delitos.

Dado que las características del incidente no explican completamente la restauración, es fundamental fortalecer la confianza ciudadana en la policía mediante campañas de sensibilización, transparencia en la gestión de casos y una comunicación más efectiva sobre los logros obtenidos.

Tercera

Es esencial investigar la influencia de los protocolos y estrategias operativas de la policía en la efectividad de la recuperación de bienes robados. Este análisis podría incluir una revisión de las prácticas de investigación, el uso de inteligencia policial, y la coordinación interinstitucional.

Dado que el perfil de los delincuentes no parece influir significativamente, se deben considerar factores contextuales como la ubicación geográfica del delito, la densidad de denuncias en la zona, o el nivel de seguridad tecnológica en los vehículos.

Invertir en programas de capacitación continua para los efectivos policiales, enfatizando la recuperación de bienes robados, además de optimizar recursos como tecnologías avanzadas para el rastreo y recuperación de vehículos.

Implementar indicadores específicos para medir la efectividad en la recuperación de bienes robados, incluyendo tasas de éxito en diferentes tipos de delitos y análisis de tiempos promedio de resolución.

Implementar campañas preventivas que disminuyan el riesgo de robo, como fomentar el uso de dispositivos de rastreo y mejorar la vigilancia en áreas de alta incidencia delictiva.

Cuarta

Complementar el análisis cuantitativo con investigaciones cualitativas que incluyan entrevistas a operadores del sistema de justicia y víctimas de robo. Esto permitirá identificar factores subjetivos o contextuales que no están reflejados en los datos estadísticos.

La desconexión observada entre la respuesta del sistema de justicia y la restauración al propietario podría ser indicativa de una falta de coordinación entre las instituciones judiciales y policiales. Se recomienda establecer protocolos claros y efectivos para mejorar la colaboración en la recuperación de bienes robados.

En paralelo al fortalecimiento del sistema de justicia, es esencial desarrollar campañas de prevención dirigidas a los ciudadanos y fomentar el uso de tecnologías de seguridad, como dispositivos de rastreo para vehículos.

Diseñar indicadores específicos para evaluar la efectividad de la respuesta del sistema de justicia en relación con la resolución de casos de robo y la restauración de bienes. Esto podría incluir métricas como el tiempo promedio de resolución, la tasa de sentencias efectivas, y la proporción de bienes recuperados.

BIBLIOGRAFÍA

- Abitbol, P., & Botero, F. (2005). Teoría de elección racional: estructura conceptual y evolución reciente. *Colombia Internacional*, 62, 132–145. <https://doi.org/10.7440/colombiaint62.2005.08>
- Abreu, C. (2019). Análisis estructuralista de la teoría del etiquetamiento. *Revista de Filosofía DIÁNOIA*, 64(82), 31. <https://doi.org/10.22201/iifs.18704913e.2019.82.1634>
- Agurto Ramírez, D. M., Loayza Farfan, R. J., & Moran Mendoza, C. M. (2023). *Robo agravado de vehículos y su impacto en la seguridad ciudadana en el distrito de Chorrillos- 2022* [Universidad autónoma del Perú]. <http://repositorio.autonomaedica.edu.pe/handle/20.500.14441/2534>
- Ballester, A. C., & Asensio, A. B. (2005). *La teoría de la acción planeada y la reducción del estrés percibido*. 21, 84–91. <https://www.redalyc.org/pdf/167/16721110.pdf>
- Baltar, F., & Brunet Icart, I. (2013). Estructura de oportunidades y comportamiento emprendedor: Empresarios argentinos en Cataluña, España. *Migraciones Internacionales*, 7(2), 9–38. <https://www.scielo.org.mx/pdf/migra/v7n2/v7n2a1.pdf>
- Botía López, R. (2017). *Teoría del control social informal*. <https://criminologiacys.org/2017/09/21/travis-hirschi/>
- Charney, J. (2016). La tensión entre la libertad de emitir opinión y la de informar y la honra de las personas: importancia y límites de la exceptio veritatis. *Revista de Derecho (Valdivia)*, 29(2), 175–193. <https://doi.org/10.4067/s0718-09502016000200008>
- Cordova Jaramillo, R. C. (2023). *Diferencias entre el hurto y robo según la jurisprudencia en el Perú* [UJCM]. <https://repositorio.ujcm.edu.pe/handle/20.500.12819/2278>
- Díaz Linares, N. A. (2023). “*ENTORNO URBANO Y DELINCUENCIA. ROBO DE VEHÍCULO Y CALIDAD DE VIDA URBANA EN LA CIUDAD DE MÉXICO,*

- 2018-2020” [Autónoma del Estado de México].
<http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/139581/Tesis.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Duek, M. C. (2009). Max Weber: Posición política, posición teórica y relación con el marxismo en la primera etapa de su producción. *Convergencia*, 16(50), 249–280.
<https://www.scielo.org.mx/pdf/conver/v16n50/v16n50a10.pdf>
- Escobar, G. (2012). El uso de la teoría de la desorganización social para comprender la distribución de homicidios en Bogotá, Colombia. *Revista INVI*, 27(74), 21–85.
<https://doi.org/10.4067/s0718-83582012000100002>
- Eskibel, D. (1969). *La teoría de las ventanas rotas*. 35, 1–27.
<https://www.mucd.org.mx/wp-content/uploads/2017/09/La-Teoria-de-las-Ventanas-Rotas.pdf>
- Fernandez Guerra, K. L. (2023). *Influencia del certificado de identificación vehicular en prevención de delitos contra el patrimonio en Huancayo* [UCV].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/121866>
- Forero, J. (2023). *Predicción de robos de vehículos en la ciudad de Bogotá por medio del lenguaje de Python*. 10.
<https://fundacionavenir.com.co/avenir/index.php/revista/article/view/93/97>
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018). *Metodología De La Investigación: Las Rutas Cuantitativa, cualitativa y mixta*.
<https://www.worldcat.org/title/metodologia-de-la-investigacion-las-rutas-cuantitativa-cualitativa-y-mixta/oclc/1107131944?referer=di&ht=edition>
- INEI. (2023). *PERÚ Instituto Nacional de Estadística e Informática*.
http://iinei.inei.gob.pe/microdatos/Consulta_por_Encuesta.asp
- Infobae. (2024). *PNP anunció la recuperación de más de 4 mil vehículos robados en Lima* (p. 2). <https://www.infobae.com/america/peru/2022/12/01/pnp-anuncio-la-recuperacion-de-mas-de-4-mil-vehiculos-robados-en-lima/>
- Jané, M. (2004). Evaluación del aprendizaje: ¿problema o herramienta? *Revista de Estudios Sociales*, 20, 93–98.
- Jurado Flores, V. D., & Genis Cuevas, U. V. J. (2016). *El robo de autos en Reynosa:*

- análisis espacial desde la teoría de las actividades rutinarias y del patrón del crimen.* 35, 1–23. <https://www.scielo.org.mx/pdf/fn/v35/0187-7372-fn-v35-e2324.pdf>
- Merino Sánchez, W. Y., Castro Sánchez, F. D. J., & Salinas Samaniego, S. S. (2023). *Causas del incremento del secuestro express extorsivo con robo de vehículo en el Ecuador desde enero a abril en el año 2023.* 65. <https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/17371>
- Miranda Valdéz, M. A. (2023). *Política criminal y hurto de vehículos en el distrito de Comas 2022* [UIGV]. <http://repositorio.uigv.edu.pe/handle/20.500.11818/7671>
- Morillo Puente, S., & Ríos Hernández, I. N. (2022). Cibervictimización en el marco de la Teoría de Actividades Rutinarias en la era digital. *Revista de Psicología (Peru)*, 40(1), 265–291. <https://doi.org/10.18800/psico.202201.009>
- NHTSA. (2024). *United States Department of Transportation* (p. 3). <https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/vehicle-theft-prevention>
- Nicho Ramos, C. E. (2023). *Suplantación de identidad vehicular y clonación de vehículos en el delito de falsedad genérica* [UCV]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/135915>
- Perucom. (2024). *¿Qué hacer si se sufre el robo de nuestro vehículo? Entérate aquí.* 2. <https://peru.com/actualidad/mi-ciudad/que-se-hacer-si-se-sufre-robo-nuestro-vehiculo-noticia-562567/>
- Proaño Reyes, G. M., Fernández Sánchez, L. D. R., & Granda Realpe, C. A. (2023). *Estrategias para evitar el robo de accesorios de vehículos en la parroquia Fajardo del cantón Rumiñahui* [UNIANDÉS]. <https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/16034>
- Ramírez-de-Garay, D. (2014). Crimen y Economía: Una revisión crítica de las explicaciones económicas del crimen. *Argumentos*, 28(74), 263–292. <https://www.scielo.org.mx/pdf/argu/v27n74/v27n74a10.pdf>
- Ramírez de Garay, L. D. (2013). El enfoque anomia-tensión y el estudio del crimen. *Sociológica (México)*, 28, 41–68. <https://www.scielo.org.mx/pdf/soc/v28n78/v28n78a2.pdf>

- Saritama Cuenca, A. F. (2024). *Indagación estadística de vehículos involucrados en incidentes de apropiación ilícita en el Distrito Metropolitano de Quito período 2020-2023*. <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/27224>
- Silva García, G. (2008). La teoría del conflicto. *Prolegómenos. Derechos y Valores.*, XI, 29–46. <https://www.redalyc.org/pdf/876/87602203.pdf>
- Tene Lema, C., & Cristina Rosario, C. A. (2023). *Identificación de grabados y marcas seriales en el robo de vehículos en la ciudad de Riobamba* [Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/11299>
- Ureta Espinoza, C. G. (2024). *Desarrollo de un sistema de seguridad vehicular avanzado mediante el uso de una placa microcontroladora para mejorar la seguridad en vehículos del Distrito Metropolitano de Quito* [Politécnica Salesiana]. <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/27181>
- Veytia Bucheli, M. G., & Contreras Cipriano, Y. (2018). Factores motivacionales para la investigación y los objetos virtuales de aprendizaje en estudiantes de maestría en Ciencias de la Educación / Motivational factors to research and Virtual Learning Objects in Masters students in Education Sciences. *RIDE Revista Iberoamericana Para La Investigación y El Desarrollo Educativo*, 9(18), 84–101. <https://doi.org/10.23913/ride.v9i18.413>

ANEXOS

Matriz de consistencia

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables e indicadores	metodología
¿Cómo es la restauración al propietario por la policía en la ejecución de robo agravado de vehículos en la región Tacna en el 2024?	Demostrar que La ejecución del delito de robo agravado de vehículos y la restauración al propietario por la policía es baja en la región Tacna en el 2024.	La ejecución del delito de robo agravado de vehículos y la restauración al propietario por la policía es baja en la región Tacna en el 2024.	V1: delito de robo agravado de vehículos V2: la restauración al propietario por la policía	Es una pesquisa básica de análisis entre dos variables con una muestra de 60 sujetos procesales, se aplicará la técnica de Spearman para verificar la correspondencia de las mismas. Se utilizará el SPSS 27.
¿Cómo es la correspondencia entre La ejecución del delito de robo agravado de vehículos y la restauración al propietario por la policía en la región Tacna en el 2024? ¿De qué manera es la correspondencia entre Características del Incidente del robo y la restauración al	Probar que se generará correspondencia directa entre Características del Incidente del robo y la restauración al propietario por la policía la región Tacna en el 2024 Verificar que se generará correspondencia directa entre el Perfil	Se generará correspondencia directa entre Características del Incidente del robo y la restauración al propietario por la policía la región Tacna en el 2024 Se generará correspondencia directa entre el Perfil de los Delincuentes del delito de robo de vehículos y la restauración al		

<p>propietario por la policía la región Tacna en el 2024?</p> <p>¿De qué forma es la correspondencia entre el Perfil de los Delincuentes del delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía la región Tacna en el 2024?</p> <p>¿Cómo es la correspondencia entre respuesta del Sistema de Justicia al delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía la región Tacna en el 2024?</p>	<p>de los Delincuentes del delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía la región Tacna en el 2024</p> <p>Contrastar que, se generar correspondencia directa entre respuesta del Sistema de Justicia al delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía la región Tacna en el 2024</p>	<p>propietario por la policía la región Tacna en el 2024</p> <p>Se generar correspondencia directa entre respuesta del Sistema de Justicia al delito de robo de vehículos y la restauración al propietario por la policía la región Tacna en el 2024</p>		
--	---	--	--	--