

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Ciencias Policiales

**Propuesta de creación de un Plan Integral para la Disminución de
Robo de Vehículos**
Proyecto de investigación

Jonathan Vicente Reyes Zúñiga

Ciencias Policiales

Trabajo de titulación presentado como requisito
para la obtención del título de
Licenciado en Ciencias Policiales

Quito, 23 de diciembre del 2016

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

COLEGIO CIENCIAS POLICIALES

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

**Propuesta de creación de un Plan Integral para la Disminución de
Robo de Vehículos**

Jonathan Vicente Reyes Zúñiga

Calificación

Pablo Beltrán Ayala, Ph.D

**Director de Trabajo de titulación
Decano del Colegio de Ciencias
Policiales**

Firma del Profesor

Quito, 23 de diciembre del 2016

© DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído la Política de Propiedad Intelectual de la Universidad San Francisco de Quito y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo de investigación quedan sujetos a lo dispuesto en la Política.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma:

Nombre:

Jonathan Vicente Reyes Zúñiga

Código del Estudiante:

00015681

C. I.:

1717570319

Lugar y fecha:

Quito, 23 de diciembre del 2016

DEDICATORIA

Es de trascendental importancia dedicar este trabajo de investigación en primer lugar a Dios, por la vida y ser quien me permite cada día esforzarme más, de igual manera a mis padres por que han sido quienes me han impartido los valores y enseñanzas mediante una buena educación.

A mi esposa e hijas ya que ellas son un pilar fundamental y son quienes siempre me acompañan en las alegrías como en las adversidades, impulsando de así mi superación tanto personal como en los diferentes hábitos profesional.

También me gustaría hacer una mención especial a mi noble institución, la cual me ha permitido desarrollarme como un caballero de paz y enfocarme en el servicio a la comunidad, por medio de un trabajo responsable, eficiente y honesto.

RESUMEN

Es de conocimiento general el alto índice de robo de vehículos en el Ecuador y especialmente en la ciudad de Guayaquil, teniendo como una variable común que la mayor parte de estos automotores son de la marca Chevrolet, teniendo en cuenta que es empresa que cuenta con el mayor número de unidades en el país y por ende con el índice más elevado en las modalidades de robo, hurto y alteraciones de los sistemas de identificación vehicular.

En la presente tesis se profundizará sobre las causas de esta problemática y el planteamiento de procedimientos, de parámetros que conlleven a posibles soluciones para resolver estos tipos de delitos y de esta manera poder elevar el grado de confianza y credibilidad en la institución policial generando la disminución de estos tipos de delitos.

ABSTRACT

It is of general knowledge the high rate of theft of vehicles in Ecuador and especially in the city of Guayaquil, having as a common variable that most of these cars are of the Chevrolet brand, considering that it is a company that has the Greater number of units in the country and therefore with the highest rate in the modalities of theft, theft and alterations of the vehicle identification systems. This thesis will examine the causes of this problem and the procedures, parameters that lead to possible solutions to solve these types of crimes and in this way to raise the degree of trust and credibility in the police institution generating the decrease of these types of crimes.

TABLA DE CONTENIDO

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	8
1.1.- SITUACIÓN ACTUAL.....	8
1.2.- PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	9
1.3.- OBJETIVOS.....	10
2. PRESENTACIÓN DE LA UNIDAD.....	12
2.1.- HISTORIA DE LA POLICÍA TÉCNICA CIENTÍFICA EN EL ECUADOR.....	12
2.2.- NACIMIENTO DE LA CRIMINALISTICA EN LA INSTITUCION POLICIAL.....	13
2.3.- SUSTENTO JURÍDICO PARA LA CREACION DE LA DIRECCION NACIONAL DE POLICÍA JUDICIAL E INVESTIGACIONES Y LA SUBDIRECCION TECNICO CIENTIFICA.....	14
2.4.- MARCO LEGAL PARA LA CREACION DE LA UNIDAD.....	18
3. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN ECUADOR.....	21
3.1.- ANTECEDENTES, MARCO CONTEXTUAL.....	21
3.2.- FUNDAMENTOS CONCEPTUALES	25
3.3.- TIPOS DE VEHÍCULOS.....	27
4. TÉCNICAS DE ADULTERACIÓN UTILIZADAS.....	30
4.1.- CONCEPTOS DE ADULTERACIONES VEHICULARES.....	30
4.2.- TIPOS DE ADULTERACIONES.....	30
4-3.- DENOMINACIÓN DELICTIVA AUTOMOTRIZ.....	32
4.4.- ESTADISTICAS.....	34
5. PROPUESTA.....	39
5.1. REQUISITOS BÁSICOS	39
5.2. COMPONENTES DE LA PROPUESTA.....	41
CONCLUSIONES.....	51
BIBLIOGRAFÍA.....	53
ANEXO A.....	54

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.- Situación actual

A pesar del aumento de controles a vehículos y motocicletas realizados por la Policía Nacional y la mayor cantidad de requerimientos por parte de la Agencia Nacional de Tránsito y de más entes reguladores, persiste la comercialización de vehículos robados en el país.¹

La ciudad de Guayaquil presenta un índice de entre 3 a 4 vehículos robados por día. Según cifras de la Policía Judicial de la Zona 8 (Guayaquil, Durán y Samborondón), 1133 fueron robados en el año 2015, más de la mitad de vehículos que más sufre este delito corresponden a la marca Chevrolet (54%)², siendo este un indicador alarmante que incentivó a realizar la investigación respectiva para tener indicios más precisos y llegar a la causa de esta problemática.

Hasta 2014 el parque automotor nacional estaba compuesto por 2'186.035 vehículos, sin embargo, en lo que tiene con ver con las marcas con mayor demanda, Chevrolet es la líder con el 44% del mercado, luego está Kia con el 10,8% y el podio se completa con Hyundai que tiene el 8,46% del mercado, por lo que es lógico que sea la marca Chevrolet con mayor tendencia a ser robada por su alta demanda en el mercado ecuatoriano y por las ciertas falencias que presenta en los sistemas de identificación vehicular, siendo de esta manera una facilidad propicia para este tipo de delitos.

A pesar de los estándares internacionales establecidos a través de normas ISO y localmente en sus equivalentes (normas INEN), se evidencia la urgencia para que los procedimientos actuales para verificación de legitimidad de identificación vehicular

¹Base de Policía Judicial

² DAI – Policía Judicial del Guayas; *Estadísticas de autos robados y recuperados en 2015*

sean reforzados con medidas preventivas que ayuden a parar un poco el crecimiento en esta modalidad delictiva y así trabajar en conjunto los fabricantes, propietarios y ejecutores de justicia (Policía Nacional)

Otro punto a sugerir a las autoridades de control, sería el endurecimiento de la penas para que estas modalidades no tengan un mayor crecimiento, de igual manera las penas para la comercialización sean más duras y no flexible con esto se determinará una mejor intervención por parte del órgano regulador y un claro mejoramiento en la seguridad en el Ecuador.

1.2.- PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

El robo de vehículos se ha convertido en una situación cotidiana, principalmente en las ciudades de Guayaquil y Quito que presentan las estadísticas³ más altas en este rubro.

Existen medidas de seguridad para prevenir la adulteración de la identificación de los vehículos, más aun así los métodos delictivos continúan encontrando vacíos legales y de garantía para que estos actos sean difícilmente identificados y mitigados.

La violación a la identificación vehicular es un problema que no sólo afecta a los dueños de autos robados. Quien compra un vehículo usado se expone a estar adquiriendo un producto que ha sido objeto de una acción delictiva, con la posibilidad de tener que afrontar procedimientos legales. De igual forma, para los ejecutores de justicia representa una complicación porque a pesar de los esfuerzos y depuración de

³ (Departamento de Criminalística de la Zona 8, 2015)

procesos, la falta de garantías hace de la recuperación de vehículos robados una tarea de difícil ejecución.

En esta investigación se abordarán los conceptos, temas, problemáticas y propuestas ante la situación de vehículos robados en la ciudad de Guayaquil.

1.3.- OBJETIVOS

➤ General.-

El objetivo del presente trabajo de investigación es determinar las causas del incremento en el índice de robos en la marca Chevrolet a diferencia de otras marcas que están en el mercado local, así mismo auditar las falencias, como la aplicación de plaquilla de identificación vehicular sujeta con remaches de fácil remoción, que aumenta el riesgo de alteración de los vehículos de dicha marca.

➤ Específicos.-

- Determinar las causas y falencias en la fabricación, vacíos legales o de procedimiento para que la vulneración de identidad vehicular se siga produciendo en la ciudad de Guayaquil.
- Analizar el procedimiento actual para la revisión de identificación vehicular en la ciudad de Guayaquil.

- Generar propuestas para reforzar el procedimiento de revisión de identificación vehicular en la ciudad de Guayaquil, ya sea con la autoridad encargadas del control (ATM, CTE, PJ entre otras) a través de capacitación constante sobre el tema.
- Establecer la importancia de tener equipos de trabajo expertos en los lugares donde se comercializan vehículos con el fin de conocer las distintas alteraciones a las que pueden ser sometidos los automotores, para evitar la comercialización de los mismos.
- Contar con un procedimiento que genere confianza en la ciudadanía al realizar una revisión técnica que permita certificar que el vehículo a comercializar sea de buena procedencia y así puedan obtener métodos preventivos antes de la adquisición de un vehículo usado.

2. PRESENTACIÓN DE LA UNIDAD

2.1.- HISTORIA DE LA POLICÍA TÉCNICA CIENTÍFICA EN EL ECUADOR

El 14 de junio de 1884 se crea la Policía de Orden y Seguridad de la República, y entre una de sus funciones se le asigna formar sumarios de crímenes y delitos, castigar las contravenciones relativas a la seguridad y orden públicos y auxiliar al poder judicial en la práctica de las diligencias necesarias para a la pesquisa de los crímenes y delitos; sin embargo para este último efecto, no fue previsto de ninguna manera el establecimiento de un ente especializado.

El 15 de junio de 1896, mediante decreto suscrito por el General Eloy Alfaro, se le otorga a la Policía de Orden y Seguridad, la facultad necesaria para la investigación de homicidios y robos, agilitando se esta manera la acción de la justicia.

El 16 de febrero de 1897, a la instrucción policial se le atribuye legalmente, la facultad para que pueda efectuar juzgamientos en los casos de robos y homicidios, lo que auspicia inmediatamente oficinas de investigaciones y pesquisas en los cuerpos de policía de Quito y Guayaquil, naciendo prácticamente con ello el Servicio de Investigación Criminal.

Frente al proliferante auge de la delincuencia en todas sus manifestaciones, la institución careció del apropiado apoyo gubernamental durante varias décadas sin recursos humanos calificados, ni la implementación técnica y científica y el robustecimiento de tan importante campo, desenvolviéndose en un marco completamente distante del progreso científico en el área de la Criminalística.

Carentes de la falta de idoneidad y actitudes para el eficiente cumplimiento de tan especial función, se intenta enmendar la situación y por parte del Gobierno, el 23 de febrero de 1937 se dispone la creación del Servicio de Seguridad Nacional, adscrito al Ministerio de Gobierno, que aglutinó en su seno a las oficinas de Seguridad Pública Identificación y Dactiloscopia, Inmigración y Extranjería e Investigaciones y Pesquisas, todas ellas pertenecientes a la Institución Policial; estos servicios ajenos a la institución Policial no solucionan en absoluto las deficiencias antes descritas y no cumplen con las expectativas ciudadanas, razón por la cual en menos de tres décadas fue desarticulada totalmente, retornando a manos de la Policía Nacional los servicios de Investigación en 1961, y Seguridad y Migración en el año de 1971.

2.2.- NACIMIENTO DE LA CRIMINALISTICA EN LA INSTITUCION POLICIAL

A finales de 1960 el gobierno del Dr. José María Velasco Ibarra, dispuso el retorno del servicio de investigación criminal a manos de la policía civil nacional; proceso que se operó durante varios meses bajo los auspicios de la división de seguridad pública del departamento adscrito a la agencia norteamericana de ayuda para el desarrollo USAID.⁴ Bajo el nuevo esquema y siempre con el permanente aporte y asesoramiento técnico del citado organismo internacional, el 1 de diciembre 1961 se hace entrega a la institución policial de modernos equipos, instrumentos material específico para la instalación en Quito de un laboratorio de investigación criminal.

Este flamante laboratorio, dependiente del departamento de investigación criminal de la Comandancia General, inicia sus actividades en las instalaciones del edificio policial de las

⁴ Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (**USAID**)

calles Cuenca y Mideros, bajo la dirección del Dr. Gonzalo Grijalva Herdoiza, prestigioso bioquímico, farmacéutico que había completado sus especialización en post grados en EEUU en el hospital Walter Reed, con el auspicio de la fundación Fulbright, quien a pesar de las limitaciones existentes ejerció dichas funciones hasta el año de 1982 en que se acogió al retiro, legando sus conocimientos a una nueva generación de oficiales que continuarían al frente de tan importante labor.

2.3.- SUSTENTO JURIDICO PARA LA CREACION DE LA DIRECCION NACIONAL DE POLICIA JUDICIAL E INVESTIGACIONES Y LA SUBDIRECCION TECNICO CIENTIFICA

El 13 de enero del 2000, en el libro cuarto, Título I, Capítulo I, Art. 207 al 214, se determinan en forma clara las funciones que deben desempeñar la Policía Judicial como órgano auxiliar del Ministerio Público y de la Administración de Justicia.

Debido a que el Reglamento de la Policía Judicial, expedido mediante decreto ejecutivo Nro. 3585, publicado en el Registro Oficial Nro. 995 del 7 de agosto de 1992, se encontraba desactualizado por reformas introducidas a varios cuerpos legales, y en el ejercicio de las atribuciones que confiere el Art. 171 numeral 9 de la Constitución Política de la República, se expide el Reglamento de la Policía Judicial en el Registro Oficial Nro. 368 del viernes 13 de julio del 2001.

De acuerdo al Art. 18 del citado reglamento “la Dirección Nacional de Policía Judicial para su funcionamiento contará con los siguientes niveles” Directivo, Asesor, de apoyo y operativo y según se encuentra tipificado en el Art. 44, a nivel operativo está integrado por la Subdirección de investigaciones de la Policía Judicial, la Subdirección Técnico Científica y la Oficina Central Nacional de INTERPOL.⁵

En tal virtud en septiembre del año 2000, la Dirección Nacional de Investigaciones, le es asignada el nombre de Dirección Nacional de Policía Judicial e Investigaciones de acuerdo al reglamento y al nuevo Código de Procedimiento Penal. En las instalaciones de la calle Calama y Reina Victoria funciona por primera vez la Subdirección Técnico Científica que está integrada por los niveles Directivo, Asesor de Apoyo y Operativo.

De acuerdo al Art. 60 del Reglamento de la Policía Judicial, La Subdirección Técnico Científica, estará al mando de un oficial superior de policía de E.M. en servicio activo, con formación académica en Criminalística, Criminología o Ciencias Forenses; la Subdirección contará con los siguientes Departamentos: Criminalística, Medicina Legal y Archivo Central Nacional, siendo remplazado su nombre de Laboratorio Central de Peritajes a Departamento de Criminalística con sus diferentes áreas forenses, además incorporándose el Servicio de Inspección Ocular Técnica al ya citado departamento.

Concordantemente y a la par, se construyen varias edificaciones donde funcionarán las diferentes áreas técnicas. En el mes de julio del año 2001, se traslada la Subdirección Técnico Científica hasta la Av. Mariana de Jesús y Mariscal Sucre, con la finalidad de asesorar y mantener un eficiente manejo de las actividades periciales en el aspecto técnico científico y

⁵ La Organización Internacional de Policía Criminal - INTERPOL

legal, para un aporte óptimo en la etapa pre-procesal y procesal dentro de la indagación previa y la instrucción fiscal dispuesta en el nuevo Código de Procedimiento Penal.

La Subdirección Técnico Científica en el transcurso de todos estos años ha experimentado el paso de varios Subdirectores Técnicos Científicos. Actualmente se ha retomado la funcionalidad conformando un nuevo equipo asesor, quienes en esta última etapa, permanentemente han desplegado esfuerzos, para el mejoramiento en tecnología y en recursos humanos acordes a las exigencias de las nuevas modalidades de delitos que se presentan en la comunidad y coadyuvar de manera loable a las demandas en el ámbito penal.

Es necesario resaltar la creación de cuatro Departamentos de Criminalística a nivel nacional y seis Unidades de Apoyo Criminalístico con las áreas básicas como es Inspección Ocular Técnica, Documentología, Balística Descriptiva, Identificación de Grabados y Marca Seriales y Archivo y Registro de Detenidos, al mando de prestigiosos oficiales de la especialidad Criminalística.

Es meritorio manifestar que la Subdirección Técnica Científica, cuenta con recursos humanos de primera línea en el conocimiento Técnico Científico, capacitados en la República Federal de Argentina, Chile, Perú, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos de Norte América, España, Alemania, Francia y Ecuador, dentro de las áreas de química pura, química y farmacia, ingeniería, medicina legal, juristas, cuentan también con tecnólogos, técnicos y peritos en diversas especialidades forenses, que han sido calificados bajo normas y parámetros internacionales como óptimos; con vastos conocimientos y experiencias lo cual ha generado un sostenido e ininterrumpido crecimiento criminalístico, gracias a las fuertes inversiones que ha realizado la Institución Policial, así como a la asistencia internacional

donde los Programas de las Naciones Unidas con mayor énfasis en casuísticas de delitos de narcotráfico han sido la base del actual desarrollo. Especial mención merece la participación del Gobierno Francés a través del SCTIP⁶, en la asesoría ofrecida en forma permanente y el aporte consustancial de equipo y logística, que paulatinamente han completado nuestros requerimientos básicos.

De esta manera se ha constituido la Policía Técnica Científica del futuro con sólidos y constantes argumentos, convencidos de que en los tiempos actuales solo será la ciencia independizada de toda manipulación, será la única garantía de una buena administración de justicia y por tanto los laboratorios forenses, como sitios de excelencia para la producción de las pruebas judiciales serán los que satisfagan la necesidad de un tratamiento óptimo de los indicios para dar claridad a las investigaciones y servir de guía al Ministerio Público, a los Juzgados y Tribunales Penales para que sean estos sus cimientos incommovibles de verdad.

⁶ Servicio de Cooperación Técnica Internacional de Policía- SCTIP

2.4.- MARCO LEGAL PARA LA CREACION DE LA UNIDAD

Debido a la importancia de conocer el marco jurídico sobre el cual se relaciona el presente proyecto, a continuación se describe la situación más relevante:

❖ **DECRETO EJECUTIVO No.- 632 de fecha 17 de enero del 2011, que textualmente dice:**

Art.1.- Reorganícese la Policía Nacional, disponiendo que la representación legal, judicial y extrajudicial de la Policía Nacional, sea asumida por el Ministerio del Interior, quien a su vez podrá delegar dichas atribuciones de conformidad con la Ley.

❖ **CONSTITUCION DE LA REPUBLICA:**

Art. 163.- Misión de la Policía Nacional.-

Inc.3.- Para el desarrollo de sus tareas la Policía Nacional coordinará sus funciones, con los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados.

Art. 226.- Competencias y facultades de los servidores públicos.-

Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que le sean atribuidas en la Constitución y la Ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.

❖ CODIGO INTEGRAL DE PROCEDIMIENTO PENAL.-

Art. 207.- Policía Judicial.- La Policía Judicial es un cuerpo auxiliar de la Fiscalía, integrada por personal especializado de la Policía Nacional. Su funcionamiento se sujetará a las disposiciones contempladas en la Constitución de la República, en este Código y el reglamento respectivo.

Art. 208.- Investigación.- La Policía Judicial realizará la investigación de los delitos de acción pública y de instancia particular, bajo la dirección y control de la Fiscalía.

Art. 209.- Deberes y atribuciones de la Policía Judicial.- Corresponde a la Policía Judicial lo siguiente:

No- 2.- Recibir y cumplir las órdenes que impartan la fiscal o el fiscal o la jueza o juez competente.

No.- 7.- Realizar la identificación de los procesados y enviar a la fiscal o el fiscal, el registro de detenciones.

❖ REGLAMENTO DE LA POLICÍA JUDICIAL

Art. 8.- Deberes y Atribuciones de la Policía Judicial.- Son deberes y atribuciones de la Policía Judicial:

No.- 2 Recibir y cumplir órdenes que imparta el fiscal y el juez competente para el descubrimiento de los hechos delictivos y la individualización e identificación de sus responsables.

Según el **Art. 80** de Reglamento de la Policía Judicial vigente a la esta Sección le corresponde:

- Determinar la Autenticidad, falsedad o alteración de las numeraciones seriales grabadas sobre las superficies metálicas en automotores y armas de fuego.
- Analizar los grabados, marcas seriales, impresos sobre superficies metálicas o de otra índole, en objetos de valor o cualquier otro que se requiera.
- Mantener actualizada la Información Técnica útil para labores periciales.
- Efectuar la regeneración físico – química, de grabados y marcas seriales eliminada y/o alteradas en su soporte original
- Mantener la cadena de custodia y demás funciones que se le asigne, creen o dispusiere la autoridad legal, tendiente al esclarecimiento de un hecho punible.

3. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN ECUADOR

3.1.- Antecedentes, marco contextual

Es importante recalcar que desde el año 1970 en nuestro país se ha desarrollado el parque automotor creando así las siguientes plantas ensambladoras a nivel nacional:

- Ensambladora Ómnibus BB. Transportes o General Motors del Ecuador S.A.
Ensambladora Maresa S.A.
- Ensambladora Aymesa S.A.
- Ensambladora Coenansa S.A.
- Ensambladora Ciauto S.A.
- Ensambladora Uno Motors (motocicletas)

❖ **ENSAMBLADORA OMNIBUS BB. TRANSPORTES o GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.**

En el año de 1975 de la mano del señor Bela Botar Kendur, joven húngaro y gran emprendedor que emigró al Ecuador, comenzó en el sector de la Kennedy, frente al Colegio Técnico Aeronáutico, en Quito; en un pequeño taller donde se trabajó bajo el nombre de "Proveedora Automotriz", compañía madre de OBB. En este lugar, se fabricaron los primeros prototipos de ómnibuses, conocidos hasta ahora como *Blue Bird – Botar*.

AUTOMOVILES: Gémini, Suzuki Forsa I y II, Esteem, Forsa, Corsa, Evolution Activo 4 y 5 p. Aveo Activo 3,4,5p, y Aveo Emotion.

CAMIONETAS: Luv y D-max una y doble cabina a gasolina y diésel.

JEEPS: Trooper, Vitara 3 y 5p, Rodeo, Grand Vitara 3 y 5p. Camiones y Buses FTR.

❖ **ENSAMBLADORA MARESA S.A.**

(Que quiere decir: **MANUFACTURAS Y REPUESTOS S.A.**)

(Constituida el 18 de Agosto de 1976, con Mack)

Durante más de cuatro décadas, ha ensamblado camiones, pick-ups y autos de pasajeros de marcas reconocidas a nivel mundial, como son Mack, Fiat, Mitsubishi, Ford, Toyota y Mazda, en una extensa variedad de modelos. Actualmente, es una empresa dedicada al ensamblaje de las camionetas Mazda BT-50, marca japonesa con la cual mantiene una sólida relación cultivada a lo largo de 27 años de trabajo conjunto, los vehículos son producidos por un equipo humano conformado por más de 520 colaboradores que plasman su huella de mano de obra local.

AUTOMOVILES: Fiat, Mitsubishi, MAZDA: Station y 323, NX, SW, HX3, Alegro 323:

CAMIONETAS: Ford Courier, Mazda B-2000, B-2200-B2600, Toyota Stout 2.2.

❖ **ENSAMBLADORA AYMESA S.A.**

Automóviles y Máquinas del Ecuador S.A.

(1970 inicia, pero ensambla en 1973 el Andino y Amigo)

En el año 1972, época del boom petrolero, una empresa automotriz ecuatoriana Aymesa, incurrió en diseñar y fabricar el reconocido ANDINO, cuyo automotor de tipo PICK UP de pequeña capacidad fue concebida para contribuir al sector agrícola en los lugares más inhóspitos de la región andina, producción que fue estimulada por el gobierno militar de Guillermo Rodríguez Lara.

ANDINO fue el nombre con el que se bautizó a este automotor que identifica claramente a la Comunidad Andina (Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Bolivia), quizás a fin de ser parte de la región, pero solo se exportó a Colombia.

AUTOMOVILES: Cóndor, Suzuki Forsa I y II, San Remo, Swift, Monza, Corsa 3 y 5 p. Kía Río Stylus.

CAMIONETAS: Nissan Datsun 1200, Corsa Pick Up.

JEEPS: Kía Sportage, Lada Niva, Furgoneta Kía Grand Pregio.

CAMIONES: Hyundai

❖ **ENSAMBLADORA COENANSA S.A.**

(Se llama así por: **CORPORACIÓN ENSAMBLADORA AUTOMOTRIZ NACIONAL**)

(Inicia en 1991 con el Fiat premio)

Fue la última planta ensambladora de automotores establecida en el Ecuador. Esta empresa se ubicó en Manta y pertenecía al grupo Noboa, comenzó sus operaciones en el año 1991 y dejó de ensamblar en el año 1997. (ORTEGA BARDELLINI, 2005).

Los modelos que se fabricaron en el país fueron: Premio, Fiat Uno (en sus diferentes versiones) y las camionetas Fiorino.

AUTOMOVILES: Fiat Uno, Premio, Spazio, Miller. **CAMIONETAS:** Fiorino, Mitsubishi L200.

JEEPS: Mitsubishi Montero 3 y 5p.

❖ **ENSAMBLADORA AMBACAR**

(CIAUTO) ensambladora denominada como Ciudad del Auto

(Inicia sus actividades el 10 de febrero del 2013, Great Wall)

El sueño del empresario Hernán Vásconez de instalar una planta ensambladora de autos en Ambato se concretó. Eso coincidió con las intenciones de la gigantesca empresa china Great Wall de montar una fábrica exclusivamente en América del Sur. Las nuevas instalaciones están ubicadas en el sector de Unamuncho, en el norte de esa ciudad.

Allí se producen los modelos del jeep Haval H3 y H5 2000 c.c. en gasolina y 2400 c.c. en diésel. La camioneta Wingle de 2800 c.c. a diésel y 2237 c.c. en gasolina y el camión JMC con sus distintos cilindrajes.

CAMIONETAS: Wingle de 2800 c.c. a diésel y 2237 c.c. en gasolina.

JEEPS: Haval H3 y H5 2000 c.c. en gasolina y 2400 c.c. en diésel

CAMIONES: JMC con sus distintos cilindrajes.

❖ ENSAMBLADORA UNNOMOTORS

MOTOR1 se creó en el año 2001 con la finalidad de ofrecerle productos de transporte económicos, comenzó a importar y comercializar motos estilo pandilleras, teniendo gran acogida en el cliente final. **MOTOR1** en el año 2005 Crea la compañía **UNNOMOTORS**, dando así comienzo al crecimiento que el país necesitaba ofreciendo un producto de excelente calidad y respaldo. **En el año 2008** se construye en Quito-Ecuador (Calderón) la **PLANTA DE ENSAMBLAJE** más moderna y sofisticada del país, generando fuentes de trabajo y produciendo vehículos de dos, tres (trimotos) y cuatro (cuadrones) ruedas; con estándares de calidad a nivel de las grandes marcas japonesas. **En junio del 2009** el grupo **UNNOMOTORS** hace una alianza estratégica con **IMPORTADORA TOMBAMBAMBA (ITSA)**, con el único fin de tener la red de distribución a nivel nacional más grande del mercado.

UTILITARIAS: FX150, FX200, FX250, GNE151, FORTE 150

DOBLE PROPOSITO:WZTRAIL, M1R200R, 1R200M, NAZCA200, NAZCA250

PASOLAS:BRIO 125, FATTY 150, JOY 150

CUADRONES: ROCKET 125, ROCKET 250

3.2.- FUNDAMENTOS CONCEPTUALES

3.2.1.- SISTEMA DE IDENTIFICACION VEHICULAR

Según el diccionario de la Real Academia Española, *vehículo* es el “*medio de transporte de personas o cosas*”⁷. Proviene de dos palabras: del griego *autos* que significa “*por sí mismo*” y del latín *móvil* que significa “*que se mueve*”, por lo que también se puede decir que un vehículo es *aquello que se mueve autopropulsado por motor propio y sirve para el transporte de personas o cosas*.

Aunque en términos generales nos referimos a un automóvil, como vehículo, es necesario explicar de antemano que entre estos vehículos, existe una serie de tipo, como es el caso de los de tipo sedán, coupe, pick-up, etc.

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

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

⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. (2014). *Diccionario de la lengua española (24ta. ed.)*. Consultado en <http://dle.rae.es/?id=bRQbJnd>

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

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

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

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

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

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

- > **Plaqueta Serial.** Aunque esta plaqueta es muy fácil de cambiar, alterar o desaparecer, es otro sistema de identificación y consiste en una lámina acerada brillante o de aluminio, donde se estampa el número de motor y chasis. Se ubica generalmente en la carrocería, siendo los sitios más comunes en el marco de la puerta izquierda, la parte interna de la guantera o secreta, sobre el torpedo que es la lámina divisoria entre la cabina y el motor, parte posterior del motor.

Algunos vehículos ensamblados en el país tienen grabado un número llamado de carrocería o de producción interna, que cumple la misma función que el número secreto.

3.3.- TIPOS DE VEHÍCULOS

❖ Sedán

Se trata de un vehículo, considerado como un automóvil, cuya característica principal es, la forma de la parte posterior del mismo (cajuela).

- Posee cinco puertas
- Posee una cajuela de mayor dimensión

❖ Hatchback

Se trata de un vehículo, considerado como un automóvil, cuya característica principal es, la forma de la parte posterior del mismo (cajuela).

- Posee cinco puertas
- Posee una cajuela muy pequeña

De este tipo de vehículos, las marcas y modelos más populares son:

❖ **Coupé**

Se trata de un vehículo muy pequeño, considerado como un automóvil, cuya característica principal esta, en que posee solo tres puertas.

- Posee tres puertas
- No posee puertas posteriores
- Su puerta posterior es redonda

❖ **Jeep**

Se trata de un vehículo todo terreno, pueden ser 4x2 o 4x4, de la misma forma pueden ser de cinco o tres puertas

- Posee tres o cinco puertas
- Puede ser de doble o simple tracción

De este tipo de vehículos, las marcas y modelos más populares son:

❖ **Pick up**

Se trata de un vehículo destinado para carga, cuya característica principal es de poseer un balde en la parte posterior y una cabina de mando y control.

- Vehículo de tracción simple o doble
- Posee un balde en la parte posterior, para carga

4. TÉCNICAS DE ADULTERACIÓN UTILIZADAS

4.1.- CONCEPTOS DE ADULTERACIONES VEHICULARES

Se lo conoce a las adulteraciones en vehículos como las alteraciones de la calidad o pureza en los números o códigos de identificación vehicular (VIN). Este proceso se da mediante una falsificación o manipulación de las superficies que permitan cambiar, modificar y ocultar el estado del vehículo, por lo general se da en vehículos robados.

4.2.- TIPOS DE ADULTERACIONES

Entre las técnicas de adulteración utilizadas tenemos el lijado, aplicación de soldadura, punteado electrónico, adulteración de códigos secretos.

❖ Lijado

Consiste en lijar la zona donde se hallaba originalmente el código VIN del automóvil. Esta zona presenta numerosas estrías que siguen direcciones aproximadamente paralelas; son de escasa profundidad; a menudo se trata de disimularlas mediante pinturas o pavonado.



❖ Aplicación de soldadura

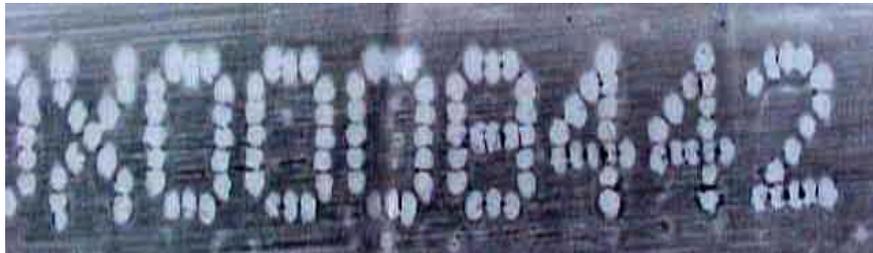
Por acción del calor, toma forma de concavidades y protuberancias, se rellena la zona con más metal fundido, que luego se pule, disimulando satisfactoriamente la maniobra

ilícita. Esta maniobra se pone inmediatamente de manifiesto al iniciar el revenido, que siempre produce un efecto diferencial entre el metal original y el agregado para cubrir la marcación otras veces se realiza un intenso pulido.



❖ **Punteado electrónico**

En este caso al autor no le interesa ocultar o disimular su fraude, que presenta un acabado burdo y grosero. Mediante una punta metálica, calentada eléctricamente al rojo realiza una serie de concavidades sobre la zona afectada por la marcación, de profundidad suficiente como para enmascararla



❖ **Ventana**

Esta consiste en realizar una abertura en medio del larguero o compacto del chasis donde se encuentra acuñada la serie del chasis, con el fin de añadir o sobre pegar en otro larguero del chasis o compacto y legalizar el automotor ilícito en legal, existen alteraciones denominadas ventanas largas y cortas o pequeñas



4-3.- DENOMINACIÓN DELICTIVA AUTOMOTRIZ

❖ Vehículo de Consumo Interno

Se dice de aquellos vehículos que por sus características y modelos, no ofrecen demandas en países limítrofes ya que no existen mayor comercialización de estos vehículos y en consecuencia, son trasladados al interior del territorio para su posterior venta y/o ser entregados a desarmadores para su venta en autopartes, mediante cachinerías de venta ilegal.

❖ Vehículo de Exportación

Se indica a todos aquellos vehículos de gran demanda en el mercado ilegal de los países limítrofes, principalmente Colombia, Perú y Chile; generalmente tratase de automóviles último modelo y de determinadas marcas, como ser RENAULT, BMW, MERCEDES BENZ, MITSUBISHI etc.

❖ Vehículo clonado

Es aquel vehículo que posee la numeración VIN de chasis original sacada de un automotor generalmente siniestrado e implantada mediante soldadura en un vehículo de procedencia ilícita (robado), siendo original del automotor siniestrado el motor, las plaquetas metálicas, placas policiales (en algunos casos) y la documentación todo esto corresponde al vehículo siniestrado, procedimiento por el cual se logra cambiar la identidad automotriz de un vehículo de similares características.

❖ Vehículo gemelo

Se conoce con dicho nombre a aquel y/o aquellos de la misma marca, modelo y año de fabricación de origen ilícito, al cual se lo hace circular con el número de placas de identificación policial, motor y chasis de otro idéntico legal. A dicho vehículo se le confecciona la documentación en base a los nuevos números estampados, los cuales como es obvio, han sido adulterados.

❖ Vehículo Plaqueado

Es aquel vehículo de origen ilegal que circula con las placas de identificación policial de otro vehículo legal; se le confecciona la documentación apócrifa basándose en el número de motor y chasis a los cuales no se adultera (original), y las placas de identificación que se le coloca no necesariamente pertenece a un vehículo igual, puede ser cualquier otro tipo y marca.

4.4.- ESTADISTICAS

Dentro del estudio comparativo que se ha realizado en la ciudad de Guayaquil, se obtuvo las siguientes estadísticas de acuerdo a los delitos:

MARCAS	2011	2012	2013	2014	2015
Chevrolet	836	978	932	665	579
Toyota	78	85	57	53	55
Hyunday	140	162	151	158	126
Nissan	125	102	78	76	73
Mazda	115	87	57	73	92
KIA	23	36	34	24	30
Otras	328	351	266	205	177
TOTAL	1645	1801	1575	1254	1132

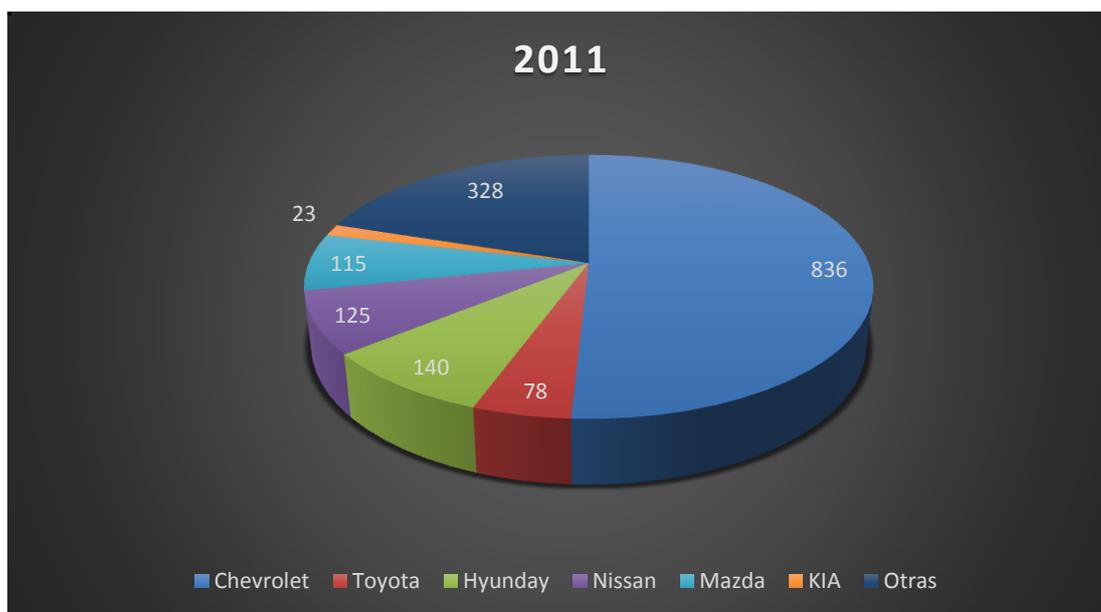
En este cuadro podemos determinar, que según las estadísticas de la Policía Judicial de la Zona 8, en la ciudad de Guayaquil, la marca Chevrolet es la que presenta mayor cantidad de robo de vehículos durante todos los años de estudio.⁸

⁸ (Policía Judicial del Guayas, 2015) Estadísticas de robos de vehículos en los delitos: asalto y robo, hurto y apropiación indebida

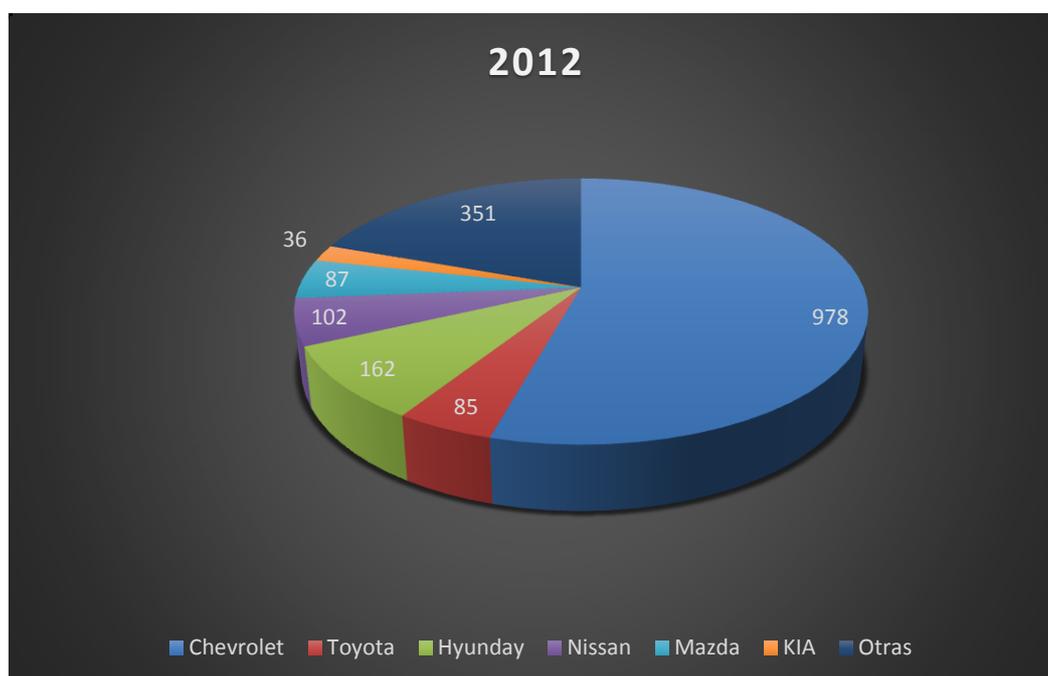
ROBO A VEHICULOS MARCA CHEVROLET	
AÑO 2011	836
AÑO 2012	978
AÑO 2013	910
AÑO 2014	655
AÑO 2015	595

En el cuadro anterior podemos notar que según datos de la Fiscalía del Guayas, aunque el robo de vehículos de la marca Chevrolet ha ido disminuyendo considerablemente al año 2015 se mantiene como la marca de vehículos mas robada en relación a las otras marcas. cuadro nos da a onotar el numérico de vehículos robados en la provincia del Guayas comprendiendo desde el año 2010 hasta el 2015, y la alta variación de vehículos robados o sustraídos, solo tomando en cuenta

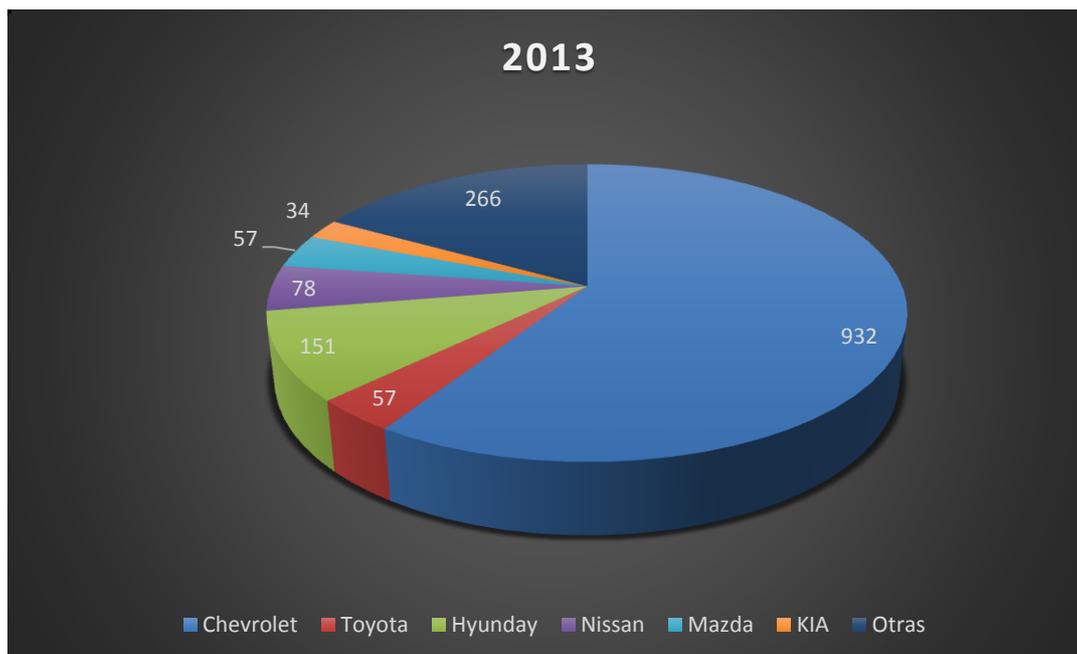




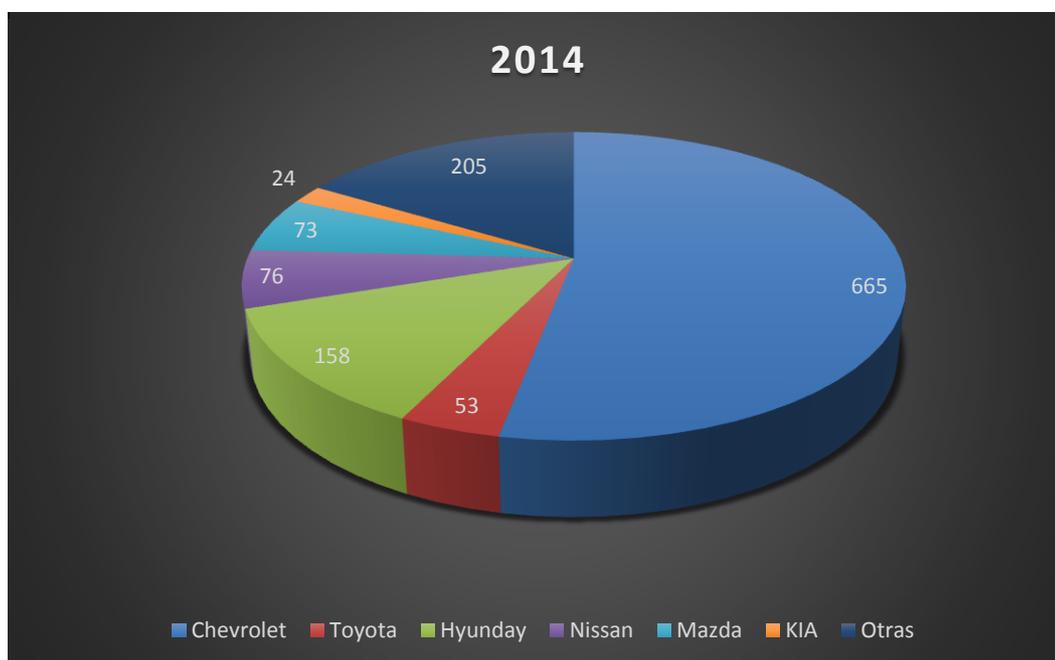
En el 2012 podemos determinar que existe una notoria variación con respecto al año anterior donde se incrementa de forma notoria el robo de vehículos de marca Chevrolet, a diferencia de las otras marcas en las que existe un crecimiento pero en pocas unidades.



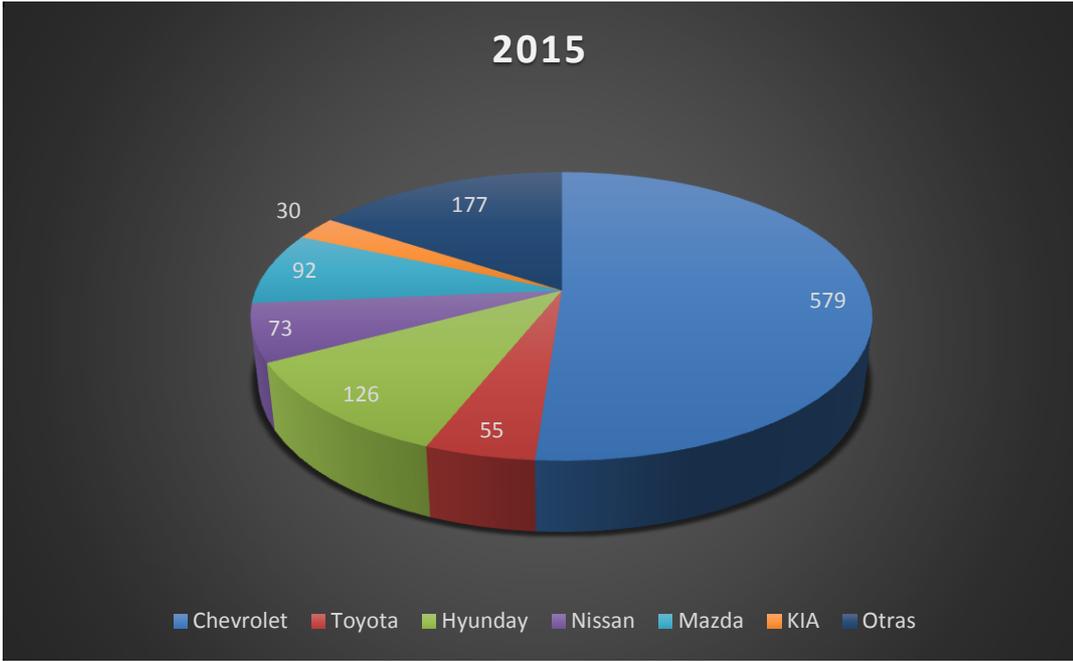
En el año 2013 se observa un decrecimiento notorio debido a la aplicación de métodos de control, que bajaron el índice de robo y hurto de vehículos en la urbe porteña.



En el año 2014 se refleja un gran decrecimiento debido a las acciones del personal del Servicio Urbano de la Zona 8, ya que este año se implementaron acciones drásticas con operativos móviles.



Para el año 2015 el control por parte de entes supervisores y plan de contingencia de la Policía Nacional en la Zona 8, se refleja con los índices a la baja en esta modalidad de delitos.



5. PROPUESTA

5.1. Requisitos básicos

Este proyecto comprende en primera instancia comprende la socialización de las ventajas de un Plan Integral para la Disminución de Robo de Vehículos entre quienes integran las diferentes áreas técnicas del Laboratorio de Criminalística de Ciencias Forenses de la Zona 8, así como buscar la implementación de métodos de capacitación y de control en las numeraciones de identificación vehicular que permitan al personal de la Policía Nacional cumplir con este ámbito preventivo, de igual manera establecer funciones con mayor conocimiento técnico y profesionalismo, sobre la identificación de posibles adulteraciones en vehículos en la ciudad de Guayaquil, constituyendo un apoyo al trabajo técnico realizado por las unidades policiales especializadas y el órgano jurisdiccional en todos sus estratos.

Es por ello que este proyecto va aplicado al Plan Estratégico de Modernización y Transformación Integral de la Policía Nacional, el cual contempla la formación y capacitación integral, elevando de esta manera los niveles de formación técnica de los miembros de la Institución en los temas referentes con la verificación e identificación de los códigos (VIN⁹), series, plaquillas o stickers de seguridad del vehículo, con esto mejoraran los servicios policiales en lo referente a la prevención de delitos de adulteración y robo de vehículos.

Ante esto, la Policía Nacional del Ecuador, aparado en el Código Integral Penal, Art.-197, el cual señala: con una pena de 1 a 5 el hurto de vehículos con dolo, lo que

⁹ VIN.- Es el Número de Identificación Vehicular

significa la comercialización dicho bien producto de un delito, cree pertinente compaginar conocimientos y un trabajo mancomunado con entidades como la ATM¹⁰ y la SGS¹¹, para recurrir a la participación activa, efectiva y técnica, que tienda a garantizar un mayor control en la revisión de los vehículos al momento de la matriculación, lo que asegurará una notable disminución de los delitos en vehículos que pretendan ser legalizados y cuentan con alteraciones en sus series de identificación vehicular.

La temática considerada en el presente proyecto, surge del análisis crítico referentes al alto índice en los delitos de Robo, Hurto y Estafa de vehículos, infundiendo una concientización en la marca Chevrolet, ya que como empresa líder en número de vehículos en el país, es también quien tiene el mayor número de robos y hurtos en sus unidades no solo a nivel local sino nacional, esto se da por la falencia de no gravar en el compacto del chasis el VIN y remplazar con plaquillas identificativas (de fácil remoción), no cumpliendo de esta manera con lo que establecen los Estándar ISO 3779-80, ISO 3780 y ISO 4030-1983.

Es por ello que la propuesta de estandarizar procedimientos no solo a nivel de la Policía Nacional sino con éstos como la Fiscalía, la ATM, comerciantes de vehículos, servirá para garantizar a la ciudadanía no ser víctimas de este tipo de delitos.

¹⁰ ATM.- Agencia de Tránsito Municipal

¹¹ SGS.- Consorcio de Revisión técnica vehicular

5.2. COMPONENTES DE LA PROPUESTA

La criminalística es una ciencia que ha alcanzado un notable desarrollo en los últimos años, sobre todo en la aplicación de las nuevas técnicas para la búsqueda de los elementos sobre los que sustenta su investigación en casos de adulteración de vehículos robados o demás modalidades delictivas.

Es por ello que se establece medios de implementación, de capacitación y de control a las entidades encargadas de la matriculación y legalización de vehículos para que sean ellos el primer filtro de control ante este tipo de modalidades delictivas, y de esta manera se disminuya el índice de robos de vehículos en la ciudad de Guayaquil,

A continuación se establece los métodos a desarrollar dentro del proyecto:

- 1) **Capacitación a personal de Servicio Urbano y Policía Judicial de la Zona 8**
- 2) **Capacitación de la materia a entes de Control ATM y SGS**
- 3) **La creación de una Hoja de Verificación Vehicular.**
- 4) **Establecimiento de tipos de control.**

- *Capacitación al personal policial y de la Policía Judicial de la Zona 8*

El progreso profesional del servidor policial perteneciente al Servicio Urbano y Policía Judicial, es el cimiento esencial para el desarrollo en las competencias o incumbencias técnicas dentro del universo de los grabados y marcas seriales identificativos del motor y chasis de cada uno de las marcas y tipos vehiculares; entonces el aprendizaje se efectuará en una capacitación generando el accionar, la creatividad y desenvolvimiento técnico del profesional, utilizando tecnología actualizada para el mejoramiento de la calidad de revisión; a fin de que estén en concordancia con las demandas desprendidas de su trabajo para cumplir con los

operativos anti delincuenciales, así como las intervenciones y operativos conjuntos con las unidades especiales y las autoridades competentes; en respuesta a las necesidades e intereses para el disminuir la incidencia delictiva en relación al robo de vehículos, así como el mejoramiento de la administración de justicia, apoyado desde su competencia jurisdiccional.



- **Capacitación A Miembros De La SGS y ATM**

Otro punto trascendental dentro de la propuesta del desarrollo del plan esta capacitación al personal encargado de la matriculación (ATM y SGS- Guayaquil), con el fin de crear parámetros y establecer procedimientos que nos permitan tener un mayor control por parte de entidades adyacentes a las funciones de verificación vehicular, tratando de esta manera obtener una disminución en los robos de vehículos y por ende en su posible comercialización luego de ser adulterados.

Estos tipos de propuestas son importantes ya que demostró que el personal de SGS y ATM Guayaquil carecen de conocimientos básicos y específicos sobre la ubicación morfológica de los sistemas de identificación (motor, chasis y plaquilla), reforzando de esta manera los conocimientos para que no legalicen vehículos que tengan problemas y que estén en el proceso de matriculación vehicular.





- **La creación de una Hoja de verificación vehicular**

Dentro de la propuesta es importante la creación de métodos que nos permitan tener mayores medidas de seguridad para evitar delitos referentes al robo y comercialización de automotores, es por ellos que se cree pertinente la creación de una HOJA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR, que apoye el trabajo técnico y que garantice la autenticidad de vehículo.

De la aplicación de este trabajo está a cargo la Sección de Identidad de Grabados del Laboratorio de Criminalística y Ciencias Forenses de la Zona 8, con el fin de garantizar un trabajo técnico y que posterior se cree una base de datos de registro de los vehículos que cuenten con esta hoja de verificación.

	SUBDIRECCIÓN TÉCNICO CIENTÍFICA	POLICÍA JUDICIAL
CODIGO: DCZ-8	HOJA DE DATOS DE VERIFICACION DE LOS SISTEMAS DE IDENTIFICACION VEHICULAR	
IGMS-0001	FECHA:	
RESPONSABLE: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	Firma:	

LABORATORIO DE CRIMINALISTICA Y CIENCIAS FORENCES DE LA ZONA-8

Oficio No. 7176-2015-GMS-DC-Z8.
Guayaquil a, 23 de Diciembre del 2014.

Señor (a)
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

De mis consideraciones:

Mediante el presente me permito indicar que el vehículo sometido a inspección física **NO** presenta ninguna novedad en los sistemas de identificación vehicular, hasta la elaboración del documento.

MARCA:	HYUNDAI TUCSON .
CLASE:	AUTOMOVIL.
TIPO:	JEEP.
AÑO DE PROD:	2.007.
PLACAS ACTUALES:	GPA-XXXX.
COLOR ACTUAL:	GRIS.
SERIE DEL MOTOR:	1R0017987.
SERIE DEL CHASIS:	8LAXF11R770024102.
PLAQUILLA SERIAL CHASIS Y MOTOR:	8LAXF11R770024102 - 1R0017987.



IMPONTA ACTUAL DEL MOTOR DEL VEHICULO ANALIZADO: **SI** ES ORIGINAL.

IMPONTA ACTUAL DEL CHASIS DEL VEHICULO ANALIZADO: **SI** ES ORIGINAL.

IMPONTA ACTUAL DE LA PLAQUILLA SERIAL DEL VEHICULO: **SI** ES ORIGINAL.

NOMBRE:
GRADO:
CARGO:

- **Establecimiento de tipos de control**

Se podría establecer los tipos o métodos que permitan poner en práctica los conocimientos adquiridos dentro de las capacitaciones y planes de control en las calles como en diferentes lugares de comercialización de vehículos especialmente en la marca Chevrolet ya que es la de mayor vulnerabilidad en la ciudad de Guayaquil.

Tomando en cuenta los siguientes puntos más trascendentales:

- Operativos en la jurisdicción
- Operativos en la feria de carros de Guayaquil
- Operativos en los patios de venta de vehículos

- **Operativos en la jurisdicción (calles de la ciudad)**

En las diferentes calles y vías de la ciudad de Guayaquil a distintas horas de deben desarrollar operativos móviles y fijos, donde se apliquen los conocimientos impartidos al personal policial ya sea en Servicio Urbano como de la Policía Judicial, ya que son ellos quienes realizan estos tipos de controles.

El robo de vehículos ocurre a cualquier hora del día por lo que los operativos deberían desarrollarse de manera simultánea sin un horario fijo y dentro de estudios de inteligencia, que puedan referir los lugares de mayor índice delictivo.



- **Operativos en la ferias de vehículos**

Otro punto importante son los operativos que realiza el personal de la Policía Judicial de la Zona 8 (automotores), conjuntamente con el personal de Criminalística, los domingos en las denominadas ferias de vehículos donde se han realizado controles lo que dará como resultado la detención de vehículos adulterados que pretendían ser comercializados.

Estos operativos deben ser generados por un orden de servicio como estrategia para erradicar la comercialización de vehículos clonados o adulterados. Los operativos se desarrollarían de tal forma continua, lo que permitiría que los usuarios tengan mayor confianza al momento de adquirir un vehículo.



En el año 2015 se logró recuperar 129 vehículos de diferentes marcas y modelos de estas ferias vehiculares.



- **Operativos en los patios de venta de vehículos**

En los patios de venta de vehículos se deben llevar controles tanto con los dueños como con las personas que buscan adquirir estos vehículos, con el fin de que no se comercialice este tipo de vehículos (adulterados).

Estos operativos de control en los patios de compra y venta de vehículos se deben dar mediante una orden de servicio con información reservada y con el fin de verificar la documentación de los vehículos como de las identificaciones de los autos, que determine su autenticidad.

Así se garantizaría que lo que se está adquiriendo es legal, a igual que lo que los propietarios están comercializando lo hacen de forma transparente.



CONCLUSIONES

En vista de la creciente tasa de robo de vehículos a nivel nacional y de la venta de vehículos con los sistemas de identificación alterados, lo cual duplica a las víctimas por un mismo delito, se considera necesaria la creación de un Plan Integral para la Disminución de Robo de Vehículos, con el fin de disminuir los índices de este tipo de delitos.

Se podrían mitigar las modalidades de robo de vehículos en la ciudad de Guayaquil solicitando el cumplimiento a cabalidad de lo establecido por la Agencia Nacional de Tránsito, amparado en la Constitución de la República.

Empezando por establecer más medidas de seguridad que amparen a que la marca garantice la inviolabilidad de sus tipos de identificación vehicular, además la creación de la hoja de verificación vehicular que garanticen la procedencia de los vehículos.

Determinar vínculos entre los entes de control para corregir falencias en la marca Chevrolet, aplicando diferentes opciones como **(gravar en el compartó del vehículo el VIN o utilizar strikes de seguridad en diferentes partes del Vehículo)**, las cuales son utilizadas por otras marcas.

Por la investigación establecida en la presente tesis podemos concluir que la no observación del procedimiento y de las normas establecidas por la ley, deja espacio a

que valiéndose de estas deficiencias se creen formas delictivas y se sigan generando robos de vehículos en la ciudad de Guayaquil y a nivel nacional.

Este trabajo busca complementar esos vacíos jurídicos para que sean aplicados por los entes de control y mediante un trabajo conjunto se pueda evitar que siga existiendo una incremento en los índices de robo y comercialización de vehículos adulterados.

La recomendación del caso es ejercer el poder de los ejecutores de la ley para que todos los fabricantes cumplan con todos los procedimientos de los reglamentos nacionales e internacionales, para que sea la ciudadanía la beneficiada con la implementación de mayores medidas de seguridad que obstaculicen el trabajo de la delincuencia y así puedan disminuir el robo de vehículos de esta marca en especial.

Un Plan Integral para la Disminución de Robo de Vehículos, debería contemplar con una capacitación al personal de servicio urbano y policía judicial, así como a los entes de control como son la ATM y SGS, la creación de una hoja de verificación vehicular y el establecimiento de operativos de control en las calles, en las ferias de vehículos y en los patios de venta de vehículos. De esta manera la DNPJ¹², podría alcanzar su objetivo de erradicar el delito de robo de vehículos en el país.

¹²DNPJ.- Dirección Nacional de Policía Judicial

Bibliografía

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO. (2016). *Normas y Reglamentos Inen aplicados al Transporte*.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2015). *ANUARIO 2014*. Quito: Gestión Creativa.

Departamento de Criminalística de la Zona 8. (2015). *Sección de Identidad de Grabados y Marcas Seriales*. Guayaquil: Policía Nacional.

Pérez, A. C. (2011). Estructura y decodificación del Número de Identificación de Vehículo según bloque económico. Guayaquil: Policía Judicial.

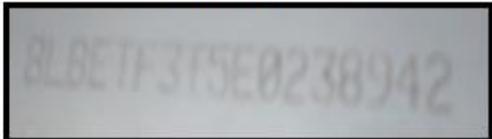
Policía Judicial del Guayas. (2015). Departamento de Información. *Estadísticas de autos robados y recuperados*.

Real Academia de la Lengua. (2014). *Diccionario* (24 ed.). Madrid: RAE.

Tamayo Castro, H. (2011). *Manual de Identificación Vehicular*. Quito: Publingraf.

ANEXO A

- ❖ Detalle de placas de identificación de números de chasis de acuerdo a las diferentes marcas:

CHEVROLET D-MAX	
	<p>PLAQUILLA DE IDENTIFICACION</p> 
	<p>NUMERO DE CHASIS</p> 

TOYOTA HILUX	
	<p>PLAQUILLA DE IDENTIFICACION</p> 
	<p>NUMERO DE CHASIS</p> 

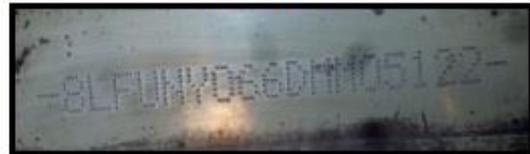
MAZDA BT-50



PLAQUILLA DE IDENTIFICACION



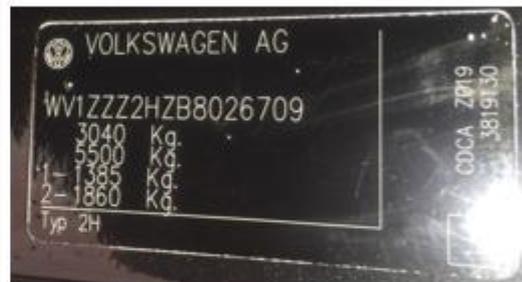
NUMERO DE CHASIS



VOLKSWAGEN AMAROK



PLAQUILLA DE IDENTIFICACION



NUMERO DE CHASIS



NISSAN NAVARA



PLAQUILLA DE IDENTIFICACION



NUMERO CHASIS



Automóviles:

CHEVROLET AVEO



PLAQUILLA DE IDENTIFICACION



NUMERO CHASIS



KIA RIO



PLAQUILLA DE IDENTIFICACION



NUMERO CHASIS



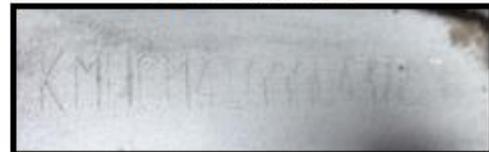
HYUNDAI ACCENT



PLAQUILLA DE IDENTIFICACION



NUMERO CHASIS



MAZDA 323



PLAQUILLA DE IDENTIFICACION



NUMERO CHASIS



TOYOYA TERCEL



PLAQUILLA DE IDENTIFICACION



NUMERO CHASIS

