

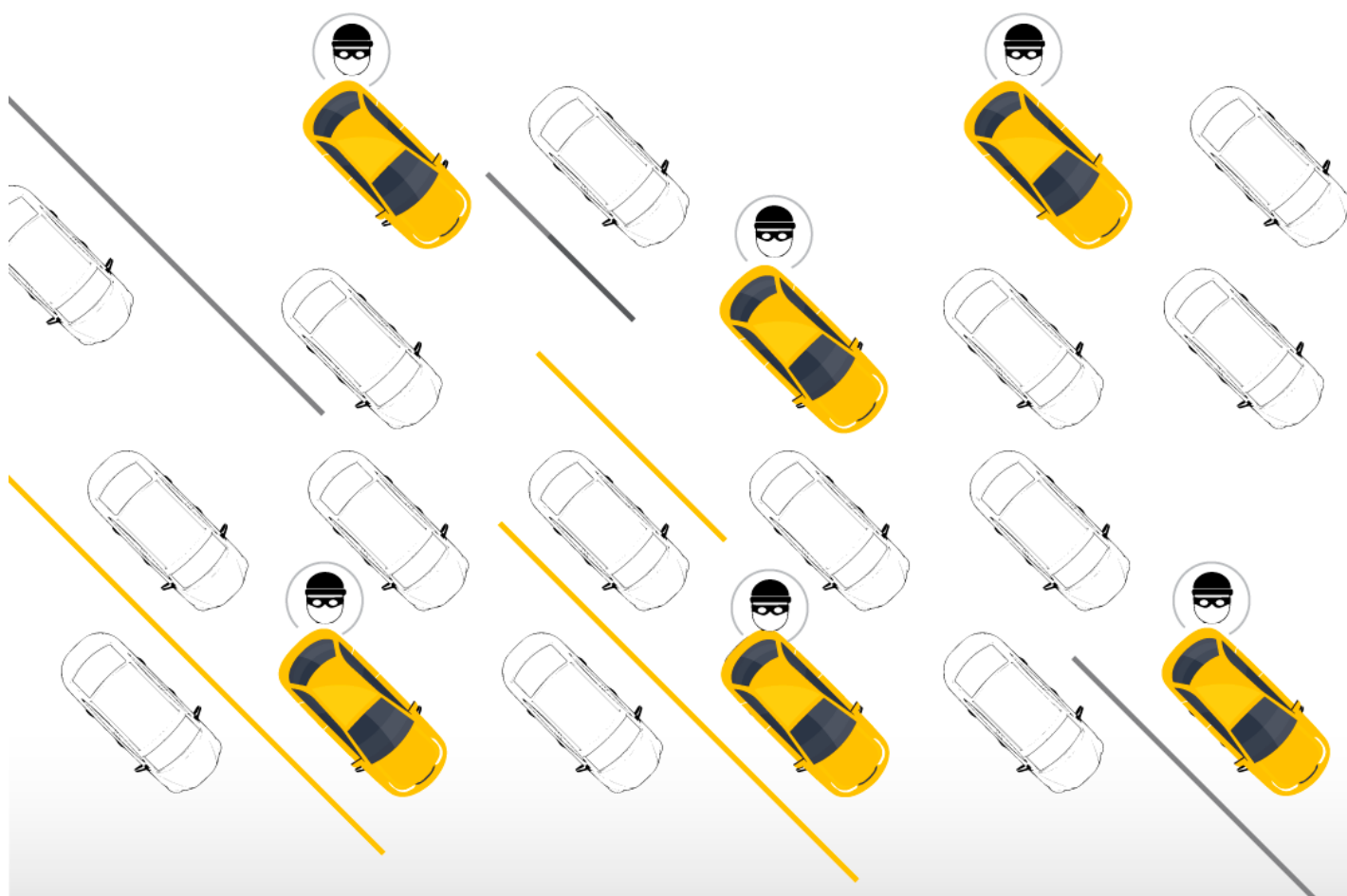


INDAGA
OBSERVATORIO NACIONAL
DE POLÍTICA CRIMINAL

ROBO Y HURTO DE VEHÍCULOS EN LIMA Y CALLAO

INFORME DE
INVESTIGACIÓN

2025



PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos





PERÚ

Ministerio
de Justicia
y Derechos Humanos

ENRIQUE ALCÁNTARA MEDRANO

Ministro de Justicia y Derechos Humanos
Presidente del Consejo Nacional de Política Criminal – CONAPOC

BEYKER CHAMORRO LÓPEZ

Viceministro (e) de Justicia

BEYKER CHAMORRO LÓPEZ

Director General de Asuntos Criminológicos
Secretaría Técnica del CONAPOC

TIBERIO CÉSAR MARTÍNEZ RIVERA

Director de la Dirección de Política Criminológica

ROBERT VIDAL RIVERA CIRIACO

Coordinador del Observatorio Nacional de Política Criminal – INDAGA

INVESTIGADORES:

Luis Guerra Pallqui
Julissa Urbizagastegui Manrique
Tadeo Rodríguez Vargas
Christian Flores Calderón
Christian Carrasco Roa Castillo
Andrea Montes Plasencia
Ángel Gaspar Chirinos

DIAGRAMACIÓN:

Michael Bances Sandoval

© Ministerio de Justicia y Derechos Humanos
Calle Scipión Llona 350, Miraflores
<https://www.gob.pe/minjus>
Documento disponible en:
<https://www.gob.pe/institucion/minjus/colecciones/3146-investigaciones>
Primera edición digital, junio del 2025

AGRADECIMIENTOS

Esta publicación ha sido posible gracias a la valiosa colaboración de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPROVE), cuyo trabajo constante en el ámbito de la seguridad ciudadana contribuye de manera significativa a la tranquilidad y al desarrollo del país. Destacamos el conocimiento, la experiencia y la vocación de todos los agentes que dedicaron parte de su tiempo para aportar a la realización de este estudio.

- ❖ Coronel: Carlos Fredi Alcántara Obregón
- ❖ ST2 PNP: Wagner Luna Fernández
- ❖ ST2 PNP: Orlando Sánchez Medina
- ❖ S2 PNP: Sidney Estalin Alva Pillco
- ❖ ST2 PNP: Diana Cerrón Mariaca

Contenido

Glosario	9
Presentación.....	13
Introducción	15
Contexto	17
Situación del Robo de vehículos	35
Conclusiones y recomendaciones	96
Referencias	105
Anexo: Metodología de limpieza de datos	106

Índice de figuras

Figura 1: Vehículos automotores producidos en el mundo (2019-2023).....	17
Figura 2: Porcentaje de las manufacturas de vehículos automotor según continente (2019-2023)..	18
Figura 3: Mapa y porcentaje del total de producción de vehículos en América	19
Figura 4: Venta de vehículos livianos según clasificación de la AAP (2018-2023)	21
Figura 5: Evolución de la venta de vehículos livianos en el Perú (2018-2023)	22
Figura 6: Parque automotor en circulación por vehículo en el 2023	26
Figura 7: Evolución de las Inmatriculación desde el 2018 al 2023.....	28
Figura 11: Evolución de la transferencia de propiedad de vehículos (2018-2024).....	33
Figura 12: Evolución de las transferencias de vehículos livianos usados (2018-2023).....	35
Figura 13: Tipo de automóviles registrados.....	43
Figura 14: Tipo de trimóviles registrados.....	43
Figura 15: Tipo de camiones registrados.....	44
Figura 16: Tipo de multipropósito registrados	44
Figura 17: Tipo de C. Panel registrados.....	45
Figura 18: Proporción de las denuncias de robo y hurto de vehículos (2019-oct.2024)	46
Figura 19: Denuncia de robo y hurto de vehículos desde el 2019 hasta oct. del 2024	46
Figura 20: Cantidad de denuncias de robo y hurto según año (2019-oct.2024).....	48
Figura 21: Cantidad de denuncias de vehículos desde el 2019 a octubre del 2024	49
Figura 22: Delito de hurto y robo según si los bienes denunciados fueron vehículos menores o mayores (2019-oct. 2024)	49
Figura 23: Denuncias por robo y hurto según la clase de vehículo	50
Figura 24: Maquinaria sustraídas según tipo (2019-oct.2024)	51
Figura 25: Tracto Tractoplataformas sustraídas según tipo (2019-oct.-2024).....	51
Figura 26: Buses sustraídos según tipo (2019-oct.2024)	52
Figura 27: Vehículo C. Panel según tipo (2019-oct. 2024).....	53
Figura 28: Camión según tipo de carrocería (2019-oct. 2024).....	53
Figura 29: Vehículos multipropósitos según tipo (2019-oct.2024)	54
Figura 30: Vehículo trimóvil según tipo (2019-oct.2024)	55
Figura 31: Vehículo automóviles según tipo de carrocería (2019-oct.2024)	56
Figura 32: Marcas que cuenta con más denuncias de robo o hurto (2019-oct.2024)	57
Figura 33: Marcas de Sedán más victimizadas (2019-oct.2024)	58

Figura 34: Robo y hurto de vehículos de carrocería hatchback según marcas (2019-oct.2024)	59
Figura 35: Robo y hurto de vehículos de carrocería Pickup según marcas (2019-oct.2024)	60
Figura 36: Robo y hurto de vehículos de carrocería SUV según marcas (2019-oct.2024)	61
Figura 37: Robo y hurto de vehículos de carrocería station wagon, según marcas (2019-oct.2024)	62
Figura 38: Robo y hurto de vehículos de carrocería Coupé, según marcas (2019-oct.2024)	63
Figura 39: Vehículos robados según modelo más recurrente (2019-oct.2024)	64
Figura 40: Coupés más victimizados según modelo (2019-oct.2024)	65
Figura 41: Hatchback más victimizados según modelo (2019-oct.2024)	66
Figura 42: Pickup más victimizados según modelo (2019-oct.2024)	67
Figura 43: Primero siete modelos de Pick up según si fueron robadas o hurtadas	68
Figura 44: Modelos de sedán según si fueron robados o hurtados	69
Figura 45: Primeros siete modelos de sedán según si fueron robados o hurtados	70
Figura 46: Camiones según marca denunciados como robados o hurtado	71
Figura 47: Camiones según modelos denunciados como robados o hurtado	72
Figura 48: Multipropósitos según marca denunciados como robados o hurtado	73
Figura 49: Multipropósitos según modelo (2019-oct.2024)	74
Figura 50: Vehículo robados y hurtados según año de producción	76
Figura 51: Vehículos victimizados según clase y año de fabricación	77
Figura 52: Año de robo y hurto de vehículos (2019-2024)	78
Figura 53: Robo y hurto de vehículos según (2019-2024)	79
Figura 54: Clase de vehículos según año de la denuncia ante la PNP (2019-oct. 2024)	80
Figura 55: Meses desde el 2019 hasta el 2024 según incidencia delictiva	81
Figura 56: Tendencia de robo de automóviles (2022, 2023 y 2024)	82
Figura 57: Serie bimestral móvil de robo y hurto de vehículos (2022-2023)	83
Figura 58: Tendencia de robo y hurto de camiones (2022, 2023 y 2024)	84
Figura 59: Tendencia de robo y hurto de camiones	85
Figura 60: Tendencia de robo y hurto de vehículos multipropósitos	86
Figura 61: Tendencia de robo y hurto de vehículos Trimóviles	87
Figura 62: Victimización de vehículo según tipo y días de la semana (2019-oct.2024)	88
Figura 63: Horas en donde se registran más ilícitos	89
Figura 64: Vehículos robados según distritos de Lima	90
Figura 65: Mapa coroplético de robo y hurto de vehículos	91
Figura 66: Vehículos robados según distritos de Lima	92
Figura 67: Motocicletas robadas según distritos de Lima	93
Figura 68: Trimóviles robados según distritos de Lima	94
Figura 69: Multipropósito robados según distritos de Lima	95

Índice de tablas

Tabla 1: Vehículos automotores producidos en el mundo (2019-2023)17

Tabla 2: Manufactura de vehículos automotor según continente (2019-2023) 18

Tabla 3: Producción de vehículos en América (2019-2020)19

Tabla 4: Venta de vehículos livianos según clasificación de la AAP (2018-2023)21

Tabla 5: Parque automotor en circulación a nivel nacional, por departamento, 2016-2023 23

Tabla 6: Parque automotor en circulación por vehículo, 2007-202325

Tabla 7: Inmatriculaciones (1era inscripción) de propiedad vehicular (2018- 2023) 27

Tabla 8: Inmatriculaciones y parque automotor en circulación del 202328

Tabla 9: Cantidad por departamento de transferencias de propiedad de vehículos (2018-2024).....32

Tabla 10: Transferencias de vehículos livianos usados.....34

Tabla 11: Denuncia de robo y hurto de vehículos en absolutos y porcentaje (2019- oct. 2024)47

Tabla 12: Tasa vehículos robados o hurtados según parque automotor en circulación (2023)56

Glosario¹

Accesorios del automóvil: Tipo de pieza que interviene como decoración en el armado de un vehículo, la cual no es indispensable para su funcionamiento.

Autopartes: Pieza o conjunto de piezas que intervienen en el armado de un vehículo automotor y que también se venden por separado (Decreto Supremo N° 016-2019-IN, art. 4). Su comercialización también ocurre en mercados ilegales o por encargo.

Blanqueo vehicular: Legalización fraudulenta de autos robados mediante la falsificación de documentos o la adulteración de registros.

Bus / Microbús: Vehículo destinado al transporte público de pasajeros.

Camión: Vehículo pesado para transporte de carga, pudiendo ser ligero, mediano o pesado.

Camioneta rural: También denominado como SUV, diseñada para terrenos mixtos.

Chasis: Estructura metálica base sobre la cual se monta el resto del vehículo.

Clase de vehículo: Segundo nivel de clasificación utilizada por la PNP-DIVPROVE en su base de datos, que incluye: Bicimoto, Cuatrimoto, Bastidor, Maquinaria, Plataforma, Bus, C. Panel, Camión, Multipropósito, Motocicleta, Trimóvil, Automóviles.

Clonación: Reemplazo de la identidad vehicular (VIN, chasis, placa) para encubrir el origen ilícito de un vehículo robado.

Coupé: Automóvil deportivo de dos puertas y techo rígido.

Cuatrimoto: Vehículo de cuatro ruedas diseñado para terrenos irregulares.

¹ El glosario se ha elaborado recurriendo a los términos contenidos en:

DS N° 016-2009-MTC

DS N° 058-2003-MTC

DS N° 017-2008-MTC

DS N° 025-2008-MTC

RD. N° 4848-2006-MTC/15

Directiva N° 93-2024-CG PNP/EMG

Furgón / Furgoneta: Vehículo cerrado utilizado principalmente para el transporte de mercancías.

Hatchback: Automóvil cuya parte trasera cuenta con un portón que incluye el vidrio posterior, permitiendo el acceso al maletero.

Hurto: Sustracción de un bien mueble sin ejercer violencia sobre las personas. En el contexto vehicular, implica forzar cerraduras sin confrontación directa.

Inmatriculación: Primera inscripción de un vehículo en el Registro de Propiedad Vehicular (SUNARP), que comprende la matrícula y la inscripción del derecho de propiedad.

Maquinaria pesada: Equipos autopropulsados como retroexcavadoras, montacargas, entre otros, que no están diseñados para transporte, pero pueden circular ocasionalmente por la vía pública.

Marca: Nombre comercial del fabricante de un vehículo, como Toyota, Kia, Renault, Kawasaki, entre otros.

Modelo: Designación específica que un fabricante asigna a un conjunto de vehículos con características técnicas, estructurales y de diseño comunes. Es el nivel más específico en la clasificación de la base de datos perteneciente a PNP-DIVPROVE.

Monoblock (motor): Bloque estructural del motor que aloja los cilindros y otros componentes esenciales del sistema de propulsión.

Motocicleta: Vehículo de dos ruedas con motor.

Parque automotor: Total de vehículos registrados en el país.

Parque automotor en circulación: Total de vehículos registrados que aún se encuentran activos y circulan en la vía pública.

Parte notarial: Documento emitido por un notario que acredita la transferencia de propiedad de un vehículo.

Peineta: Herramienta utilizada por delincuentes para forzar cerraduras de vehículos.

Pick-up: Camioneta con cabina y caja de carga abierta.

Placa de rodaje: Matrícula oficial de identificación del vehículo.

Receptación: Adquisición, almacenamiento o comercialización de vehículos o autopartes provenientes de un delito.

Reglaje: Vigilancia y persecución de un vehículo para su posterior asalto, generalmente con violencia.

Robo: Sustracción de un bien mueble con violencia, intimidación o amenaza sobre la víctima (ej.: uso de arma de fuego).

Sedán: Automóvil con cuatro puertas y maletero independiente del habitáculo.

Siniestro total: Vehículo declarado irreparable, que puede ser usado para clonar otro.

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Station wagon (SW): Automóvil con maletero integrado al techo, que ofrece mayor capacidad de carga.

Taller clandestino/camal: Establecimiento ilegal donde se desmantelan, modifican o adulteran vehículos robados.

Tarjeta de Identificación Vehicular Electrónica (TIVE): Documento digital que identifica a un vehículo registrado en SUNARP.

Tipo de carrocería: Tercer nivel de clasificación utilizada en la base de datos de la PNP-DIVPROVE, que incluye: Coupé, Hatchback, Pickup, Sedán, Station Wagon, SUV, Furgón, Furgoneta, entre otros.

Tipo de vehículo: Categoría más general en la clasificación utilizada por la base de datos de la PNP-DIVPROVE. Se divide en vehículo mayor y menor.

Transferencia de propiedad: Cambio legal de titularidad de un vehículo, usualmente a través de un contrato de compraventa.

Tracto-plataforma / Tractocamión: Vehículo de tracción que remolca plataformas o semirremolques sin motor propio, usados para carga pesada.

Trimóvil: Vehículo de tres ruedas, comúnmente utilizado como mototaxi o motocarga.

Tramitador: Persona que realiza trámites ilegales o fraudulentos para legalizar vehículos robados.

Van / Minivan: Vehículo multipropósito, con capacidad para transportar personas o carga, generalmente de mayor volumen que un automóvil.

Vehículo: Todo medio capaz de desplazarse que sirve para transportar personas o mercancías.

Vehículo liviano: Según el Reglamento de tránsito vehículos de cuatro ruedas para el traslado de pasajeros hasta 3500 kg de peso.

Vehículo pesado: Cuyo peso bruto es mayor a 3,5 toneladas y que no se incluye en maquinarias.

Vehículo automotor: Vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, que circula por las vías terrestres, con excepción de las férreas.

Vehículo automotor menor: Vehículo autopropulsado que incluye ciclomotores, trimotos y cuatriciclos.

Vehículos tipo panel / C. Panel: Vehículos con cabina cerrada, generalmente utilizados para la distribución y comercio de mercancías. La mayoría corresponde a furgones y furgonetas.

VIN (Vehicle Identification Number): Código alfanumérico de 17 caracteres que identifica de forma única a un vehículo automotor.

Presentación

El fenómeno del robo y hurto de vehículos constituye uno de los principales desafíos para la seguridad ciudadana en el Perú contemporáneo, no solo por su impacto directo en la vida de las personas, sino también por las complejas redes delictivas asociadas a este tipo de crimen. En ese contexto, el presente documento ha sido elaborado por la Dirección General de Asuntos Criminológicos, con la asistencia técnica de su Observatorio Nacional de Política Criminal. Para su desarrollo, se ha contado con la información proporcionada por la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), la Asociación Automotriz del Perú (AAP) y con la valiosa colaboración del equipo especializado de la Policía Nacional del Perú, en particular de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV-PNP).

Con el objetivo de ofrecer una comprensión integral del problema, el texto presenta un análisis del contexto global de la industria automotriz, tanto a nivel mundial como en América Latina. A partir de esta perspectiva comparada, se examinan las particularidades del mercado automotor peruano y del sistema registral nacional, para luego adentrarse, con una visión de conjunto, en las distintas modalidades delictivas asociadas al robo y hurto de vehículos. Estas abarcan desde el hurto simple hasta los asaltos con violencia, así como los destinos más frecuentes de los vehículos sustraídos, entre los que se encuentran la receptación, el desmantelamiento y el denominado "blanqueo" de unidades. Asimismo, se incorporan estadísticas actualizadas sobre la incidencia de estos delitos, basadas en las denuncias registradas por hechos delictivos ocurridos en el departamento de Lima y en la Provincia Constitucional del Callao.

Como Dirección General de Asuntos Criminológicos, nuestro interés no es solo informar de manera fiel y precisa sobre la situación delictiva, sino también proponer mecanismos y estrategias, desde la política criminal, orientados a reducir la incidencia de estos ilícitos. Asimismo, aspiramos a sensibilizar sobre la importancia de contar con un marco legal sólido y sistemas de control más rigurosos, que permitan disminuir las vulnerabilidades que los delincuentes aprovechan, en particular en la comercialización de autopartes y el blanqueo de vehículos robados.

Del mismo modo, se busca generar conciencia y fomentar una actitud crítica frente a la persistencia de estos mercados ilícitos, que se sostienen, en parte, por una demanda proveniente de la propia ciudadanía. Esta debe reflexionar y asumir una posición ética, absteniéndose de adquirir bienes cuya procedencia esté vinculada a actividades criminales.

Finalmente, confiamos en que el contenido de esta publicación será de utilidad tanto para las autoridades como para la ciudadanía interesada en comprender en profundidad este fenómeno delictivo, y que sirva como insumo para el desarrollo de políticas públicas más eficaces y comprometidas con la seguridad ciudadana.

Introducción

En las últimas décadas, la demanda de transporte en el Perú ha experimentado un crecimiento sostenido, reflejado en el notable incremento del parque automotor, que pasó de 2 661 719 vehículos en el año 2019 a 3 422 588 en 2023, lo que representa un aumento del 28,6 %. Si bien este fenómeno puede interpretarse como un signo del crecimiento económico, también se asocia a un incremento paralelo en el robo y hurto de vehículos, así como de sus accesorios y repuestos. Esta problemática está vinculada, en gran medida, a la persistencia de un mercado informal donde, debido a la alta demanda y al costo de los automóviles, se comercializan de manera ilegal tanto vehículos como autopartes.

A pesar de que el país ha enfrentado esta situación durante años, aún subsisten mercados clandestinos que operan incluso en el corazón de las ciudades. Las autoridades competentes, como la Policía Nacional y el Ministerio Público, han conformado unidades especializadas para la prevención y erradicación del robo y hurto de vehículos. No obstante, persisten limitaciones que dificultan la reducción significativa de estos delitos.

En este contexto, se han promulgado diversas normativas orientadas a restringir la comercialización ilícita y disuadir tanto a los delincuentes como a quienes receptan y venden vehículos o autopartes de procedencia ilícita. Si bien se han obtenido avances importantes en esta materia, aún existe un amplio margen de mejora en los mecanismos de control y prevención. En efecto, una estrategia eficaz para el diseño de políticas públicas requiere un análisis riguroso de esta dinámica criminal.

Este documento examina desde una mirada global la industria automotriz a nivel mundial y en América Latina, posteriormente, se concentra en las características del mercado automotor nacional y en el funcionamiento del sistema registral. Gracias a esta perspectiva contextualizada, se examina cómo los vehículos se convierten en objetos de estos delitos ante la presencia de un mercado informal e ilegal de vehículos y sus accesorios. Finalmente, el informe de investigación realiza un análisis integral de la evolución del robo y hurto de vehículos en Lima Metropolitana y el Callao mediante el estudio de los registros policiales. Por tanto, el estudio busca comprender la especificidad del robo y hurto de vehículos a partir de las denuncias realizadas en sede policial utilizando los datos empíricos que permitan identificar con mayor precisión los aspectos que requieren atención prioritaria para la política criminal.

A partir de este análisis, se pretende contribuir a la formulación de propuestas para políticas públicas orientadas a la reducción de estos delitos, con la convicción de que la evidencia criminológica constituye una herramienta clave para el diseño de soluciones eficaces y sostenibles.

En este sentido, el informe concluye con la presentación de recomendaciones orientadas a prevenir que el proceso de robo y hurto de vehículos se traduzca en una ganancia para los delincuentes. Estas propuestas incluyen medidas legales y políticas criminológicas que buscan erradicar este fenómeno delictivo de manera efectiva.

Contexto

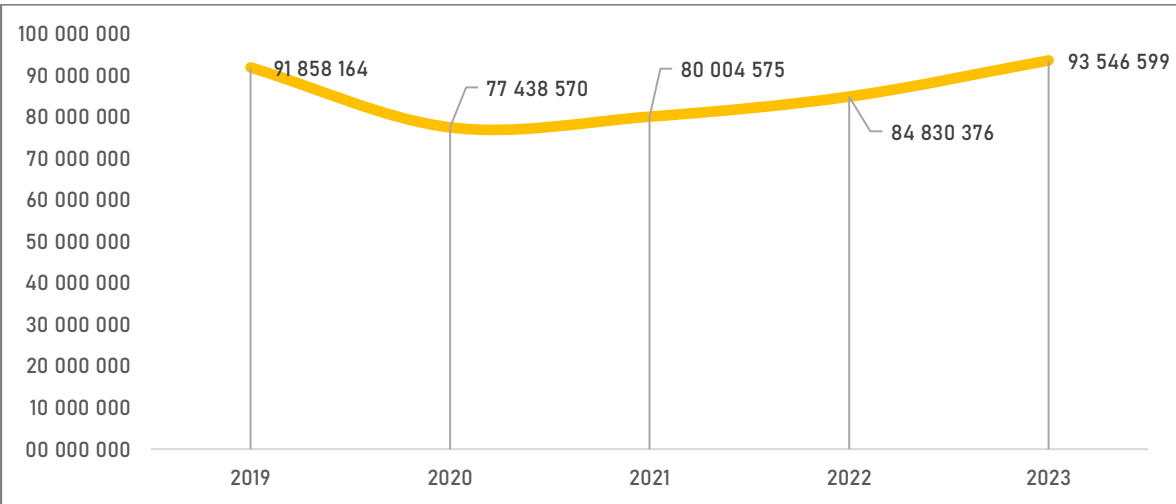
Tendencia global del mercado automotor

El transporte en vehículos automotores² representa uno de los grandes avances de la modernidad contemporánea, este permite que personas de todas las clases sociales se movilicen con mayor facilidad hacia sus hogares, centros de labores, áreas de esparcimiento u otros lugares de interés. La necesidad de movilidad es por ello cada vez mayor, lo cual explica la producción anual creciente de vehículos a nivel mundial. Según datos disponibles de la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (OICA)³, el 2023 se produjeron más de 93 millones y medio de vehículos en el mundo, lo que representa un incremento del 10 % respecto al 2022. Esta cifra indica una tendencia al alza en la fabricación según se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 1: Vehículos automotores producidos en el mundo (2019-2023)

Año	2019	2020	2021	2022	2023
Variación	--	-16%	3%	6%	10%
Cantidad	91 858 164	77 438 570	80 004 575	84 830 376	93 546 599

Figura 1: Vehículos automotores producidos en el mundo (2019-2023)



Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal con información de (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, 2024).

Se puede observar que los principales productores son Asia y Oceanía (57%), Europa en general (21 %) y América (21 %), los cuales en conjunto concentran el 99 % de la producción mundial.

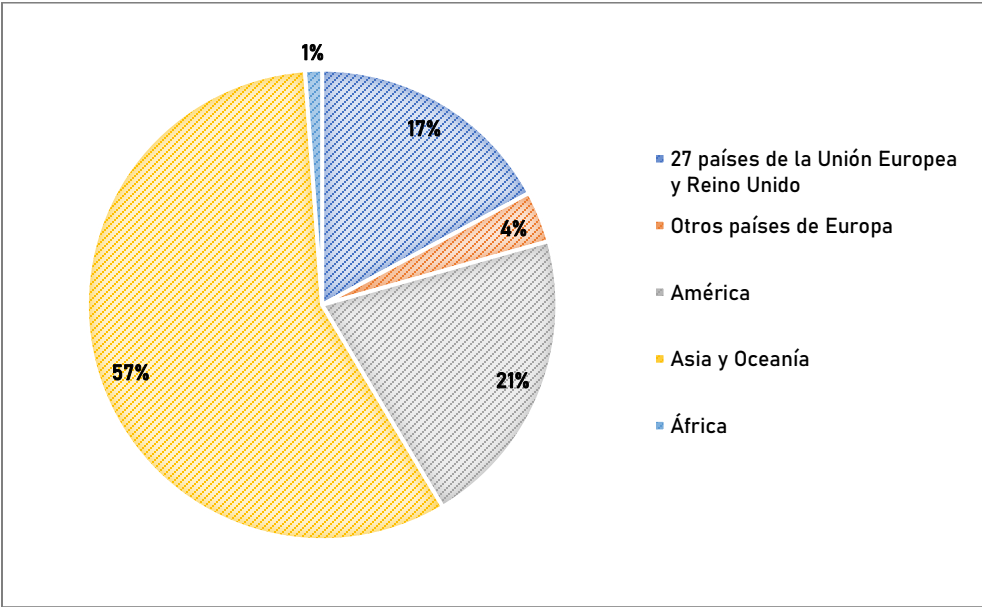
² Según la normativa se define como tal a: un vehículo autopropulsado por su propia fuerza motriz, que circula por las vías terrestres a excepción de las vías férreas.(Reglamento Nacional de Tránsito, 2001, Art. 5)

³ Disponible en su página web: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2023-statistics/>, consultado el 11 de noviembre del 2024.

Tabla 2: Manufactura de vehículos automotor según continente (2019-2023)

Continentes	2019	2020	2021	2022	2023	Total
27 países de la Unión Europea y Reino Unido	17 715 786	13 570 077	12 929 056	13 608 762	15 344 611	73 168 292
Otros países de Europa	3 552 985	3 122 770	3 208 582	2 424 078	2 777 838	15 086 253
América	20 160 401	15 692 927	16 190 835	17 753 536	19 136 891	88 934 590
Asia y Oceanía	49 333 841	44 276 549	46 768 800	50 021 217	55 115 837	245 516 244
África	1 095 151	776 247	907 302	1 022 783	1 171 422	4 972 905
Total	91 858 164	77 438 570	80 004 575	84 830 376	93 546 599	427 678 284

Figura 2: Porcentaje de las manufacturas de vehículos automotor según continente (2019-2023)



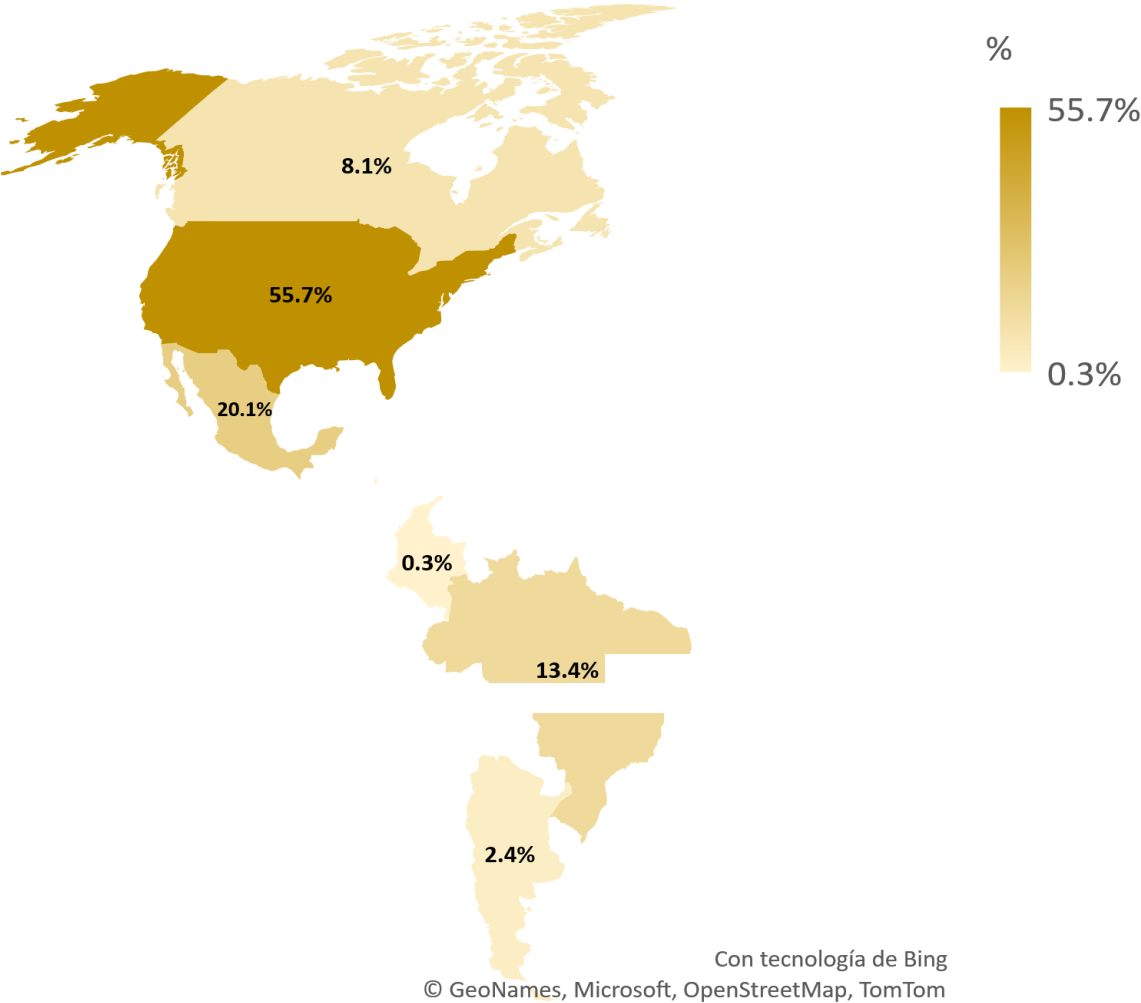
Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal – INDAGA con información de la International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

A partir de la tabla número 3 se advierte una notable diferencia en la fabricación, pues entre los países del 21 % que representa América, los Estados Unidos es la nación que más producción realiza, seguido por Canadá. En cuanto a Sudamérica, Brasil es el principal ensamblador de vehículos particulares. En conjunto, Sudamérica contribuye con solo el 16 % de la producción americana y con respecto al mundo solo el 3,3 %.

Tabla 3: Producción de vehículos en América (2019-2020)

Países de América	2019	2020	2021	2022	2023	Total	%
Canadá	1 916 585	1 376 127	1 115 002	1 233 360	1 553 026	7 194 100	8.1%
México	4 013 137	3 177 251	3 194 858	3 509 101	4 002 047	17 896 394	20.1%
Estados Unidos	10 892 884	8 821 026	9 157 205	10 052 958	10 611 555	49 535 628	55.7%
Argentina ¹	314 787	257 187	434 753	536 893	610 725	2 154 345	2.4%
Brasil	2 944 988	2 014 055	2 248 253	2 369 769	2 324 838	11 901 903	13.4%
Colombia	78 020	47 281	40 764	51 455	34 700	252 220	0.3%
Total	20 160 401	15 692 927	16 190 835	17 753 536	19 136 891	88 934 590	100%

Figura 3: Mapa y porcentaje del total de producción de vehículos en América



Nota 1: En Argentina la información disponible es de vehículos livianos y los de transporte comercial ligero.
Nota 2: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal – INDAGA con información de la International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), 2024.

Conforme se puede apreciar, nuestro país no se encuentra entre los países productores de automóviles, por lo que precisa en su totalidad de la fabricación y producción de vehículos extranjeros, lo que implica que el Perú depende de la importación de autos fabricados a nivel internacional y no cuenta con estándares propios de fabricación o una industria local.

Conforme se ha podido observar, el Perú tiene una dependencia de vehículos y autopartes⁴ por parte del mercado internacional, de modo que, esta dependencia también se extiende a todos estos bienes los cuales el país recibe y distribuye según las necesidades del mercado local.

Es así que, cuando un país consolida una industria automotriz tiende a desarrollar una oferta de repuestos regulada y más accesible, además existe una relación más directa entre las empresas automotrices y el Estado lo que permite desarrollar regulaciones más efectivas para evitar la formación un mercado ilegal vehicular. En efecto, la falta de una presencia automotriz nacional contribuye con el incremento del robo y hurto de vehículos y autopartes ante la presencia de demanda y presencia de una oferta local de mercados ilegales.

Perú

Venta de vehículos

Como se ha mencionado en el acápite anterior, el país no produce vehículos ni autopartes, por lo que el Perú constituye un consumidor dentro del circuito mundial automotriz. En este marco, es necesario desarrollar la relación entre este contexto internacional y el Perú por medio de la variable de las ventas o adquisición de vehículos desde otros países.

En cuanto a las ventas vehiculares en Perú, el único registro amplio proviene de la sistematización realizada por la Asociación Automotriz del Perú (AAP), institución que se enfoca exclusivamente en el análisis del mercado de vehículos livianos a partir de la información proporcionada por las concesionarias. Según esta fuente, al sumar las unidades vendidas entre 2018 y 2024, el tipo de vehículo ligero con mayor participación ha sido el SUV (*Sport Utility Vehicle*), con un 38% del total. Le sigue la categoría denominada por la AAP como “automóvil” —que agrupa sedanes, hatchbacks y station wagons— con una participación del 30%. En el caso de las camionetas, cabe precisar que la AAP emplea esta denominación para referirse a los vehículos que en el presente documento denominamos multipropósito (siguiendo la Directiva N° 002-2006-MTC/15), es decir, aquellos

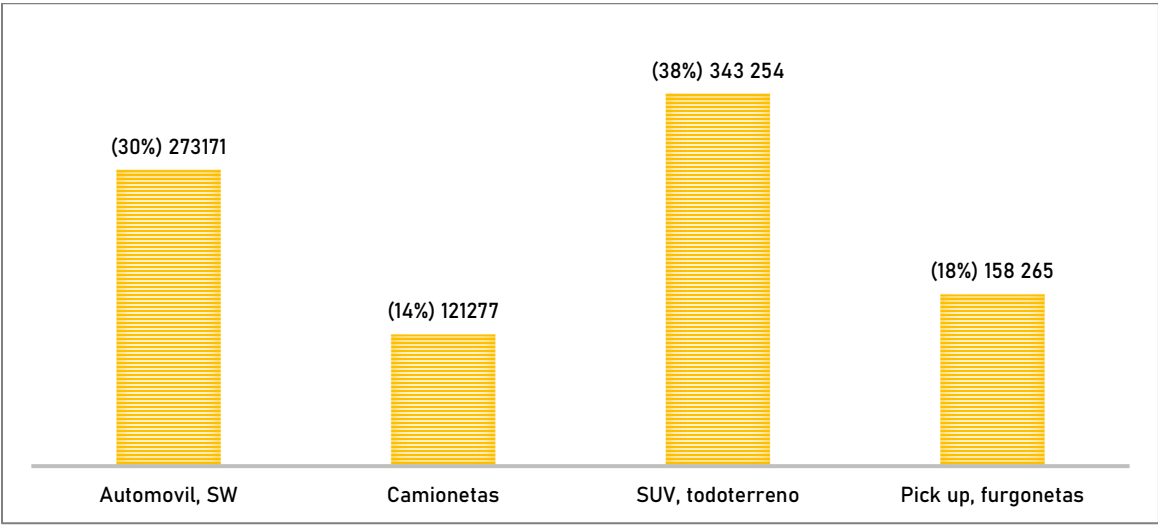
⁴ Según el artículo 4 del (<i>Decreto Supremo No 016-2009-MTC</i>, 2009) las autopartes se definen como: “pieza o conjunto de piezas que intervienen en el armado de un vehículo automotor y que también se venden por separado”.

desarrollados para el transporte de pasajeros y su equipaje en un solo compartimiento o volumen. Esta categoría representa aproximadamente el 14% del total de venta en el periodo analizado.

Tabla 4: Venta de vehículos livianos según clasificación de la AAP (2018-2023)

Año	Automóvil, SW	Camionetas	SUV,	Pick up, furgonetas	Total	Variación %
2018	61 440	21 668	45 997	19 285	148 390	-
2019	57 058	22 899	49 386	22 654	151 997	2%
2020	37 160	15 576	39 166	22 279	114 181	-25%
2021	46 029	18 709	62 744	29 618	157 100	38%
2022	37 371	19 397	71 018	32 028	159 814	2%
2023	34 113	23 028	74 943	32 401	164 485	3%
Total	273 171 (30%)	121 277 (14%)	343 254 (38%)	158 265 (18%)	895 967 (100%)	-

Figura 4: Venta de vehículos livianos según clasificación de la AAP (2018-2023)

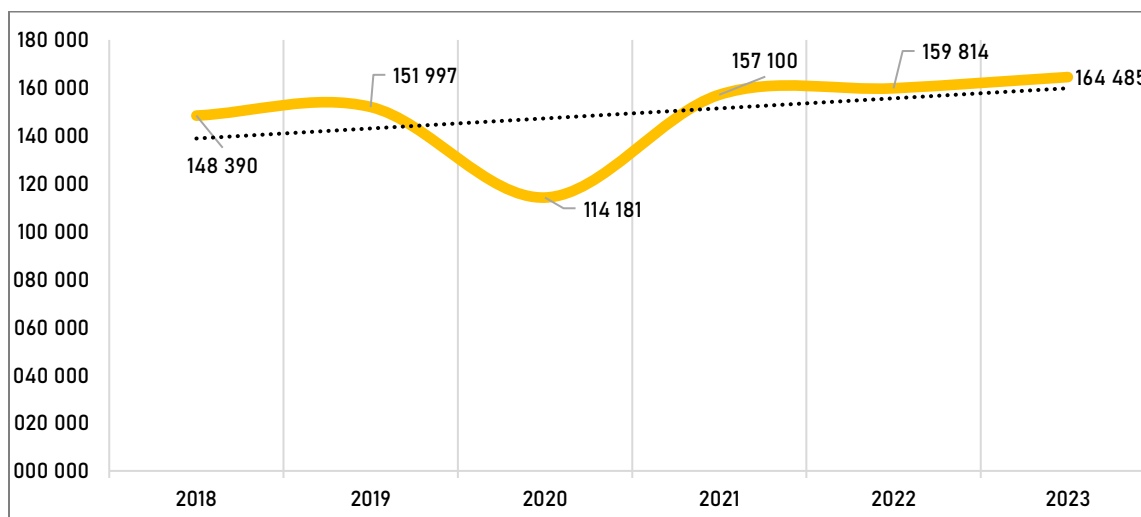


Nota. Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal - INDAGA con información de SUNARP – Asociación Peruana Automotriz. Disponible en <https://aap.org.pe/estadisticas/>, consultado el 11 de noviembre del 2024.

Analizando las ventas, se puede observar en la Tabla 4 un descenso en el 2020 debido a la pandemia, pero recupera su tasa de crecimiento a partir del 2021. De forma similar, conforme se puede apreciar en la figura 5, si se obvia el año atípico de la emergencia sanitaria (2020), vemos que, en cuestión de venta de automóviles, solo en vehículos livianos, la compra de los mismos viene

incrementándose en el Perú en más de 3500 en promedio respecto del año anterior. Inclusive esta media puede ir incrementándose dado que solo desde el 2022 al 2023 creció en un 3% es decir más de cinco mil vehículos se han incorporado al parque automotor del país⁵.

Figura 5: Evolución de la venta de vehículos livianos en el Perú (2018-2023)



Nota. Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal - INDAGA con información de SUNARP - AP.

Cabe resaltar que, el desarrollo de los datos ha sido afectado por la pandemia, por ello, es fundamental abordar estos datos con rigor metodológico para evitar interpretaciones erróneas de las cifras agregadas de este periodo.

Parque automotor en circulación

El parque automotor, entendido como el total de vehículos presentes en el país, y el parque automotor en circulación, que se refiere a los vehículos que efectivamente están en operación, constituyen los indicadores más precisos para medir el volumen de vehículos en la vía pública. No obstante, no se ha publicado datos actualizados sobre el parque automotor total a nivel nacional; por ello, en lo que sigue, solo se tomará en cuenta el parque automotor en circulación, cuyo último dato disponible corresponde al año 2023, según el informe del INEI (Ministerio de Transporte y Comunicaciones, 2024).

⁵ Considerando a los países de la región latinoamericana, como Chile y México, Perú se encuentra por debajo en la adquisición de vehículos. Según los datos recogidos por la Asociación Peruana Automotriz (2024), Perú presenta una tasa de 5 vehículos por cada mil habitantes, mientras que Chile tiene 14 y México 8.

Si bien las ventas nos ayudan a proporcionar una visión de lo que los usuarios prefieren en materia de adquisición el dato más global que se puede tener sobre la situación de los vehículos es el “parque automotor en circulación” que son todos los vehículos en el país que efectivamente están en operación en las vías nacionales esta cifra es proporcionado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y validado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2024).

Según los datos disponibles del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, se estima que el parque automotor en circulación para el 2023 supera los tres millones (3 422 588). Considerando la población nacional adulta estimada para ese año, se calcula que aproximadamente el 14% de las personas, es decir, uno de cada seis, poseería un automóvil.⁶

Tabla 5: Parque automotor en circulación a nivel nacional, por departamento, 2016-2023

Departament	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	(Proporció n) %
Amazonas	2 273	2 227	2 182	2 142	2 119	2 079	2 041	2005	0.1%
Áncash	33 542	34 923	36 190	37 703	38 725	40 373	41 857	43 610	1.3%
Apurímac	4 216	4 177	4 120	4 048	3 975	3 929	3 878	3822	0.1%
Arequipa	187 929	200 560	211 735	222 491	229 266	241 743	254 086	266 709	7.8%
Ayacucho	6 041	6 015	5 918	5 798	5 686	5 687	5 705	5745	0.2%
Cajamarca	24 943	26 224	27 674	29 036	30 014	32 765	35 274	37 388	1.1%
Cusco	73 997	79 874	84 942	89 338	91 802	95 835	99 644	103 350	3.0%
Huancavelica	1 286	1 259	1 235	1 210	1 186	1 163	1 140	1117	0.03%
Huánuco	16 382	16 915	17 367	17 991	18 075	18 269	19 060	19 725	0.6%
Ica	27 092	27 423	27 558	27 970	27 923	27 958	28 397	29 421	0.9%
Junín	67 049	69 760	72 316	74 947	76 284	78 821	81 354	84 323	2.5%
La Libertad	190 073	196 040	202 558	208 882	213 166	223 529	233 176	242 312	7.1%
Lambayeque	68 261	71 328	74 092	76 586	78 677	82 789	86 315	89 235	2.6%
Lima y Callao	1 752 919	1 837 347	1 908 672	1 982 650	2 025 227	2 090 001	2 155 777	2 227 868	65.1%
Loreto	5 501	5 489	5 477	5 486	5 469	5 485	5 469	5421	0.2%
Madre de Dios	1 223	1 308	1 383	1 405	1 407	1 461	1 443	1418	0.04%
Moquegua	14 931	14 887	14 810	14 691	14 535	14 607	14 640	14537	0.4%
Pasco	6 804	6 660	6 545	6 441	6 790	7 402	7 561	7581	0.2%
Piura	55 060	57 740	60 006	62 419	64 836	69 457	73 531	76738	2.2%
Puno	47 696	49 387	51 041	52 689	53 692	55 720	57 395	58863	1.7%
San Martín	12 358	12 669	13 052	13 491	13 957	14 269	14 391	14699	0.4%

⁶ Este dato se revalida con las cifras del INEI, el cual para el 2023 indica en relación a tenencia de vehículo que el 14.3% tiene vehículo o camioneta, el 13.7% motocicleta y el 7.4% mototaxi. (Asociación Peruana Automotriz, 2024).

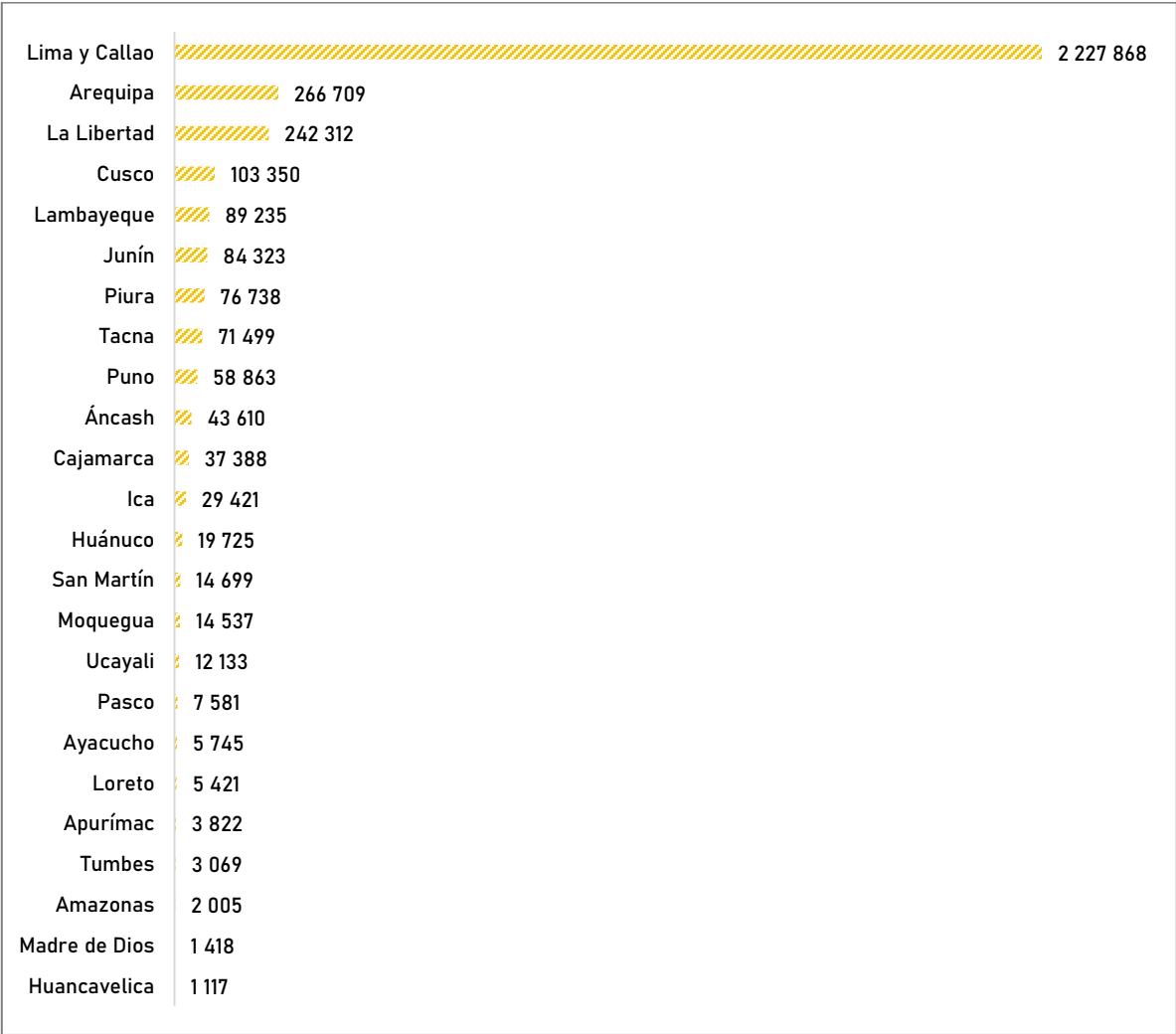
Tacna	49 382	50 858	52 161	53 271	53 978	58 892	66 435	71499	2.1%
Tumbes	3 451	3 423	3 375	3 313	3 246	3 181	3 125	3069	0.1%
Ucayali	9 310	9 608	9 918	10 310	10 669	11 315	11 782	12133	0.4%
Total	2 661 719	2 786 101	2 894 327	3 004 308	3 070 704	3 186 730	3 303 476	3 422 588	100.0%
(incremento %)	--	4%	4%	2%	4%	4%	4%	4%	---

Nota 1: El incremento porcentual es correspondiente al año anterior, es decir que del 2016 al 2017 creció un 4% y de forma sucesiva con toda la serie de años.

Nota 2: La proporción refleja como en el año 2023 el total de vehículos en circulación está repartido en las diferentes regiones.

Nota 3: Elaborado con información del INEI-MTC, 2024.

Figura 5: Parque automotor en circulación a nivel nacional, según departamento en el 2023



Nota. Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal - INDAGA con información de INEI-MTC, 2024.

Conforme a la figura anterior, el departamento de Lima y Callao representan el 65% del volumen total de vehículos en circulación, seguidos a considerable distancia, por Arequipa (7.7%) y La Libertad (7.1%). Asimismo, dicho parque automotor muestra una tendencia creciente, con un

promedio anual de aproximadamente 4%. Dado que este incremento es consistente (con una varianza de 0.56), es posible realizar un ejercicio sencillo de pronóstico mediante una regresión lineal de mínimos cuadrados, la cual sugiere que para el año 2030 habrá un total de 4 millones de vehículos en circulación (4 127 194).

Respecto al parque automotor en circulación por tipo de vehículo liviano, solo se tiene datos estadísticos hasta el año 2023, existiendo un total de dos millones setecientos ochenta y dos mil seiscientos sesenta (2 782 660) vehículos⁷. Esta cifra ha ido creciendo a un promedio anual del 5%. De la misma tabla, se puede observar que, para los hatchback y sedán, que el INEI clasifica como “automóvil”, son vehículo con mayor representación, seguido por el *station wagon* y la camioneta (para el INEI son las SUV), dejando en última preferencia a la *pick-up*.

Tabla 6: Parque automotor en circulación por vehículo, 2007-2023

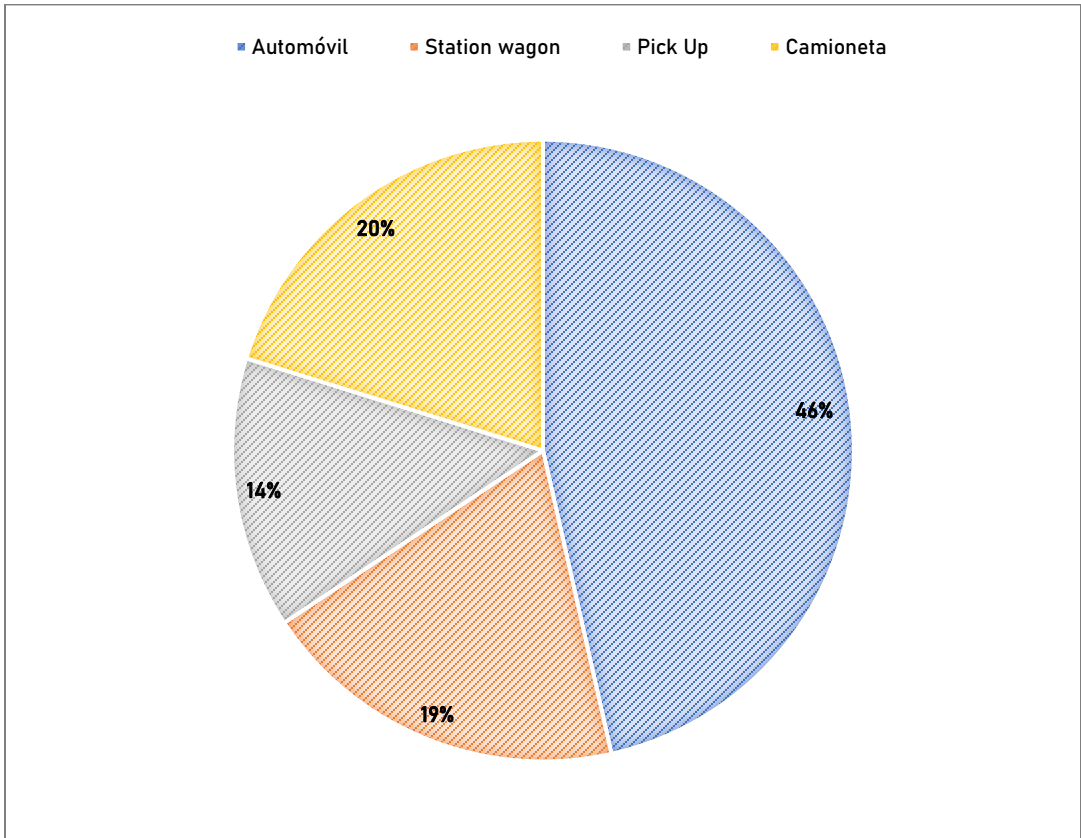
Año	Automóvil	Station Wagon	Pick Up	Camioneta Rural	Total	Variación porcentual desde el 2007 al 2023
2007	696 897	250 979	176111	159 829	1 283 816	--
2008	735 314	261 441	187940	184328	1 369 023	7%
2009	766 742	274 566	196 833	207067	1 445 208	6%
2010	809 967	285 300	210 988	235889	1 542 144	7%
2011	860 366	289 649	228 321	272596	1 650 932	7%
2012	927 698	292 840	246 205	318484	1 785 227	8%
2013	993 705	318 022	258 028	330472	1 900 227	6%
2014	1 058 075	340 009	266 305	342645	2 007 034	6%
2015	1 116 226	369 554	274 153	354858	2 114 791	5%
2016	1 167 041	403 193	283 479	365316	2 219 029	5%
2017	1 220 121	436 923	293 292	379895	2 330 231	5%
2018	1 254 803	472 955	305 855	391591	2 425 204	4%
2019	1 284 950	511 728	321 579	403811	2 522 068	4%
2020	1 295 519	539 881	334 791	409156	2 579 347	2%
2021	1 315 105	558 282	357 001	449786	2 680 174	4%
2022	1 326 334	558 197	381 245	516884	2 782 660	4%

⁷ Perú se encuentra por debajo de la media regional en vehículos en circulación, con una tasa de 86 vehículos por cada mil habitantes, inferior a las de México (277), Colombia (122) y Chile (324).

2023	1 334 659	559 998	405 499	588186	2 888 342	4%
Proporción (para el año 2023)	46%	19%	14%	20%	100%	--

Nota 1: Para el INEI la clasificación de automóvil incluye sedán y Hatchback; y camioneta rural a las que en documento son las SUV.
Nota 2: Elaborado con información del INEI-MTC, 2024.

Figura 6: Parque automotor en circulación por vehículo en el 2023



Nota 1: Para el INEI la clasificación de automóvil incluye sedán y Hatchback; y camioneta rural a las que en documento son las SUV.
Nota 2: Elaborado con información del INEI-MTC, 2024.

Respecto a la inmatriculación, es decir el registro oficial de las características del vehículo que pueden circular a nivel nacional, la Sunarp reporta que desde el periodo 2018 hasta el 2023 se han inmatriculado 3 millones en todo el Perú, siendo la plaza con mayor cantidad de inmatriculados⁸ el departamento de Lima y el Callao con el 43.3% del total, seguidas por el de Lambayeque con el 7.4%.

⁸ Se denomina inmatriculación a la primera inscripción de un vehículo en el Registro, la misma que comprende la matrícula del vehículo y la primera inscripción del derecho de propiedad. (Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular (Resolución N° 039-2013-SUNARP/SN), 2013, Art.5).

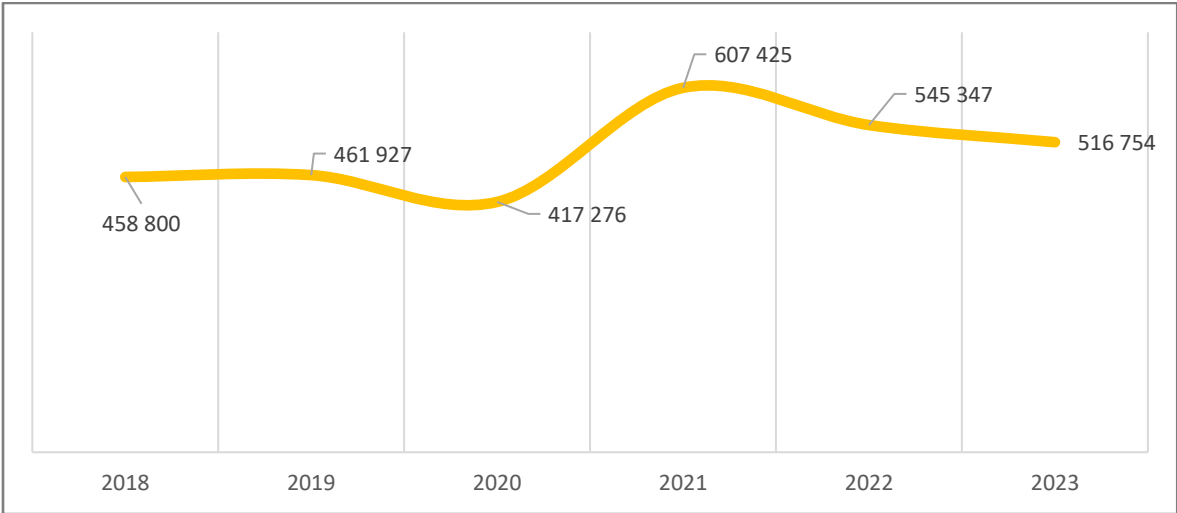
Tabla 7: Inmatriculaciones (1era inscripción) de propiedad vehicular (2018- 2023)

Departamentos	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total	Proporción del total%
Amazonas	3371	2807	2587	4490	4293	4933	22 481	0.7%
Ancash	5583	6118	6157	9615	7701	7439	42 613	1.4%
Apurímac	1268	1489	2667	2979	2095	2510	13 008	0.4%
Arequipa	20 413	20 854	18 750	27 953	25 126	25 884	138 980	4.6%
Ayacucho	2435	3097	4416	6803	5326	6795	28 872	1.0%
Cajamarca	15 236	13 284	12 714	22 758	21 584	18 086	103 662	3.4%
Cusco	13 592	13 588	14 873	23 181	19 520	19 658	104 412	3.5%
Huancavelica	380	844	379	407	276	325	02 611	0.1%
Huánuco	8134	8410	7666	10 617	11 901	11 710	58 438	1.9%
Ica	7543	7256	7235	11 826	10 699	9791	54 350	1.8%
Junín	14 992	15 758	19 743	26 938	21 959	19 462	118 852	4.0%
La Libertad	18911	19387	18331	29 776	27 114	26 781	140 300	4.7%
Lambayeque	30 666	31 781	32 723	48 179	41 116	36 733	221 198	7.4%
Lima y Callao	216 351	220 951	187 531	243 404	221 632	212 994	1 302 863	43.3%
Loreto	13 458	13 160	09 132	11 566	10 265	10 349	67 930	2.3%
Madre De Dios	6213	5497	5417	11 746	10 623	8635	48 131	1.6%
Moquegua	486	504	956	1222	865	572	4 605	0.2%
Pasco	297	308	737	1076	480	294	03 192	0.1%
Piura	20 391	19 104	19 964	34 184	29 477	25 587	148 707	4.9%
Puno	13 424	13 157	12 434	19 440	14 614	15 303	88 372	2.9%
San Martín	23 666	22 192	13 684	25 697	28 959	28 786	142 984	4.8%
Tacna	4560	4383	3859	09 201	11 695	8715	42 413	1.4%
Tumbes	429	340	670	734	1002	946	4121	0.1%
Ucayali	17 001	17 658	14 651	23 633	17 025	14 466	104 434	3.5%
Total	458 800	461 927	417 276	607 425	545 347	516 754	3 007 529	100%

Nota 1: Se ha sombreado en amarillo los departamentos los cinco departamentos con más inmatriculaciones desde el 2018 al 2023.

Nota 2: Elaborado con información de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP).

Figura 7: Evolución de las Inmatriculación desde el 2018 al 2023



Nota: Elaborado con información de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), 2024.

En este sentido, se observa comparando la tabla de parque automotor y la de inmatriculaciones una inconsistencia. En algunas zonas (por ejemplo, en el departamento de Loreto) el parque automotor en circulación es menor al de inmatriculaciones, conforme se aprecia al comparar la tabla 5 y la tabla 7.

Esta inconsistencia entre el parque automotor y número de inmatriculaciones podría deberse a la presencia de un mayor número de motos y trimóviles, pero los datos no acompañan esa hipótesis dado que el parque automotor menor no siempre recae en las zonas de la selva según se aprecia en el siguiente gráfico.

En ese sentido, y tras analizar estos datos a partir de los últimos datos (2023) podemos realizar un trabajo de comparación entre las inmatriculaciones del 2023 y el parque automotor en circulación del 2023, mediante este contraste observamos que los departamentos de la selva y Ayacucho son los que presentan esta inconsistencia según se aprecia en la tabla siguiente.

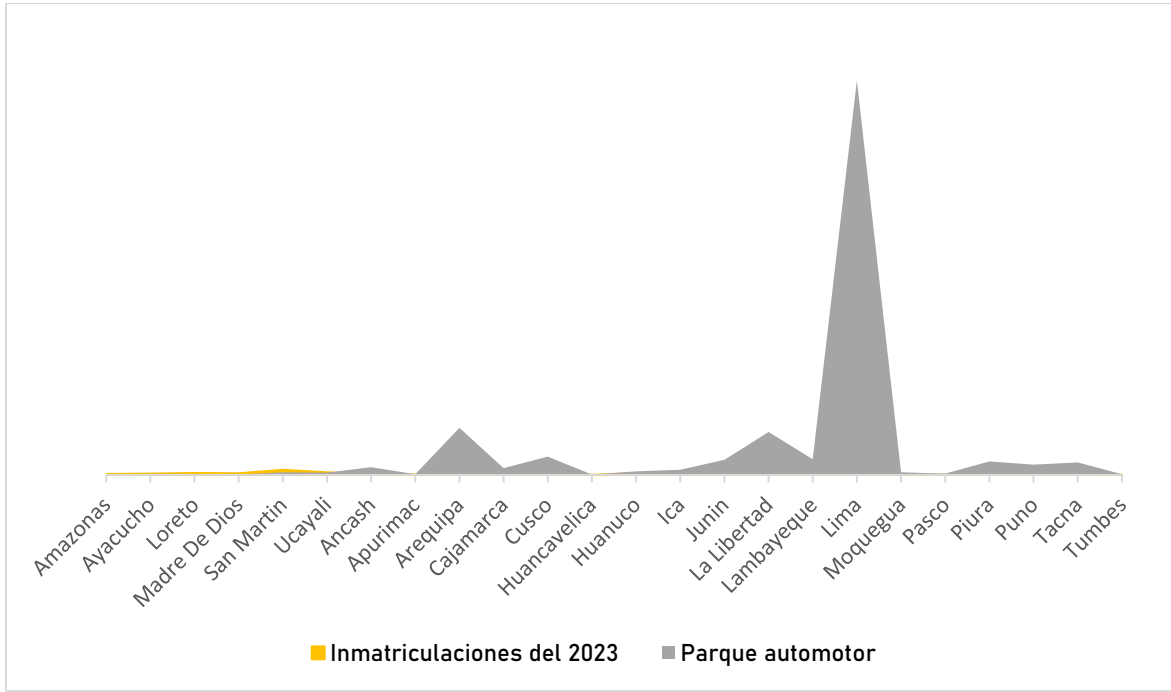
Tabla 8: Inmatriculaciones y parque automotor en circulación del 2023

Departamentos	Inmatriculaciones del 2023	Parque automotor 2023	Matriculaciones x parque automotor
Amazonas	4933	2 005	+
Ayacucho	6795	5 745	+
Loreto	10 349	5 421	+
Madre De Dios	8635	1 418	+
San Martin	28 786	14 699	+
Ucayali	14 466	12 133	+

Ancash	7439	43 610	-
Apurímac	2510	3 822	-
Arequipa	25 884	266 709	-
Cajamarca	18 086	37 388	-
Cusco	19 658	103 350	-
Huancavelica	325	1 117	-
Huanuco	11 710	19 725	-
Ica	9791	29 421	-
Junín	19 462	84 323	-
La Libertad	26 781	242 312	-
Lambayeque	36 733	89 235	-
Lima y Callao	212 994	2227 868	-
Moquegua	572	14 537	-
Pasco	294	7 581	-
Piura	25 587	76 738	-
Puno	15 303	58 863	-
Tacna	8715	71 499	-
Tumbes	946	3 069	-

Nota 1: Las cifras del departamento de Lima han sido consolidadas con las cifras de la Provincia Constitucional del Callao
Nota 2: Elaborado con información de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) y Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

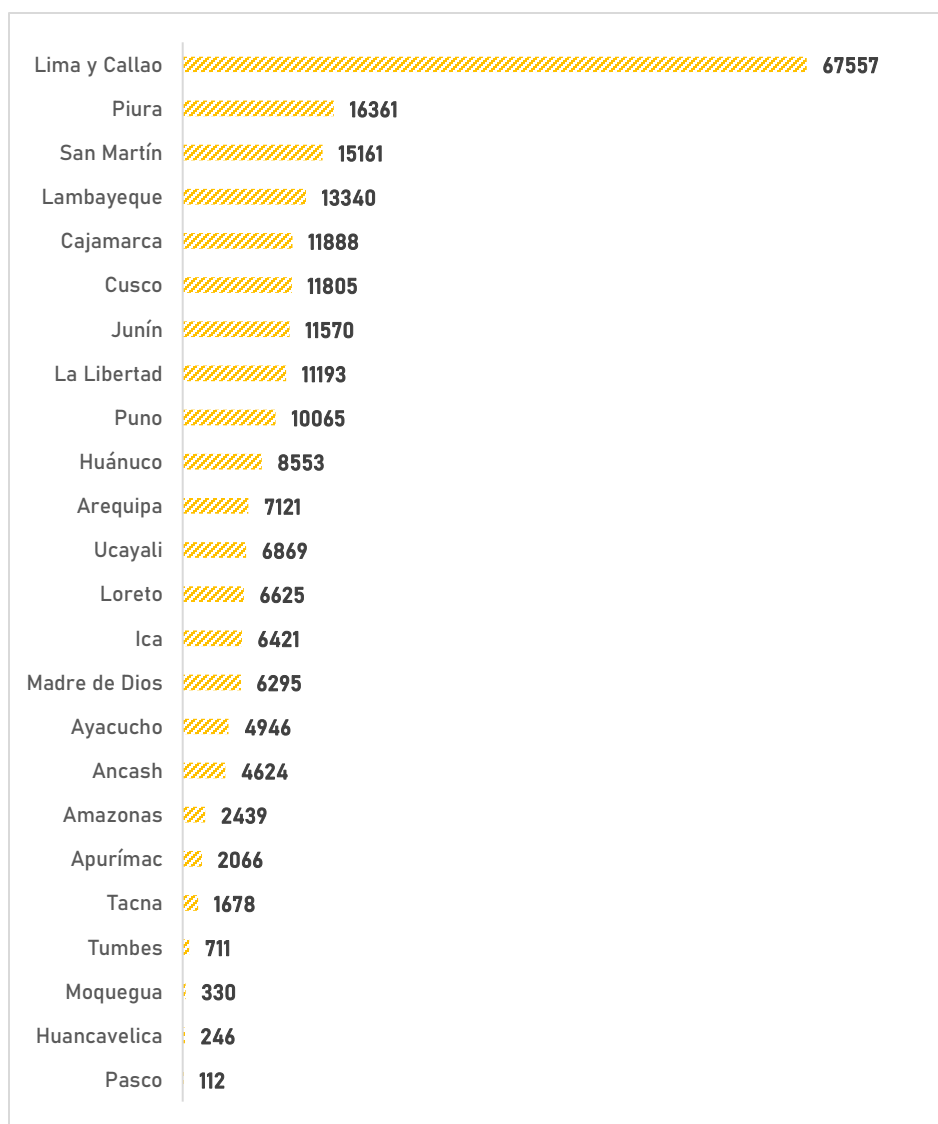
Figura 8: Comparativa entre inmatriculaciones y parque automotor del 2023



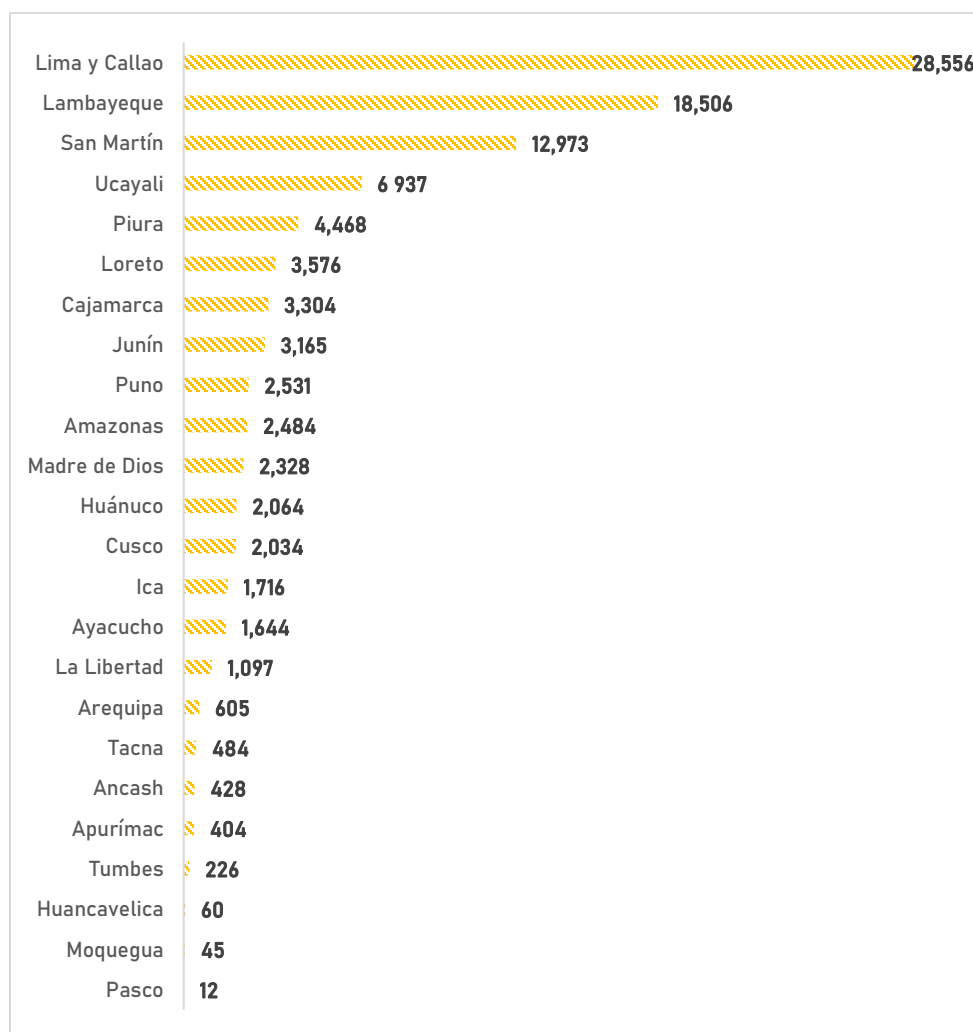
Nota 1: El gráfico tiene el objetivo de denotar las inconsistencias entre el parque automotor e inmatriculaciones registradas en las zonas de la selva peruana y Ayacucho.
Nota 2: Elaborado con información de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) e INEI-MTC.

Las motos presentes en el departamento de Lima y Provincia Constitucional del Callao representan el mayor cantidad de motocicletas a nivel nacional (67,557), conforme se observa en la figura 9. De igual modo, conforme se detalla en la Figura 10, el mayor porcentaje de trimóviles están presente en el referido departamento y provincia, siendo un total de 28 556 unidades que corresponde al 29% del total de trimóviles registrados. En suma, las dos figuras muestran que no es la selva la que presenta la mayor cantidad de vehículos menores.

Figura 9. Parque automotor de motocicletas por departamentos, 2023



Nota 1: Elaborado con información del Ministerio de Transportes y Comunicación, 2025.

Figura 10. Parque automotor de trimóviles por departamento, 2023

Nota: Elaborado con información del Ministerio de Transportes y Comunicación, 2025.

Una vez analizado este punto, cabe añadir —con fines preventivos— la recomendación de realizar una inspección rigurosa de los datos, así como del método de obtención y cálculo empleados por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) respecto al parque automotor en las zonas señaladas. Del mismo modo, se sugiere a la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP) revisar el estado de las inmatriculaciones en dichas áreas, a fin de identificar posibles irregularidades o vacíos administrativos.

Transferencias

En relación con las transferencias de propiedad registral de vehículos⁹, en el periodo que va del 2018 al 2024 se presentan más de 5 millones. Se observa que el conjunto de Lima y Callao es donde se hace el mayor número de transferencias, siendo desde el 2018 al 2024 un número superior a los tres millones. Le sigue en proporción Arequipa con el 7.3% del total, La Libertad (3.9%) y Lambayeque (3.1%).

Asimismo, se observa que durante el primer año de la pandemia (2020) se produjo una disminución considerable en las transacciones, las cuales cayeron hasta en un 20,1%. Esto se debió, probablemente, a que muchos servicios estuvieron suspendidos o redujeron significativamente sus actividades. Por otro lado, los propietarios de vehículos hicieron uso de sus ahorros durante este primer año; sin embargo, al transcurrir el segundo año de la emergencia sanitaria, el proceso de descapitalización obligó a muchos a vender sus activos, entre ellos sus vehículos. Por esta razón, en 2021 se registró un incremento en la cantidad de vehículos transferidos, alcanzando un 60,1% más que el año anterior.

Tabla 9: Cantidad por departamento de transferencias de propiedad de vehículos (2018-2024)

Transferencia s de propiedad de vehículos	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total	Proporció n del total en porcentaje
Amazonas	924	926	952	1742	1135	1115	1048	7842	0.1%
Ancash	6788	7303	5820	9364	9684	9115	7201	55 275	1.0%
Apurímac	1193	1147	1074	1813	1734	1406	1248	9615	0.2%
Arequipa	47 979	49 491	41 113	66 486	69 690	60 316	48 553	383 628	7.3%
Ayacucho	1679	1709	1471	2962	2983	3292	3056	17 152	0.3%
Cajamarca	11 489	12 376	9696	17 980	16 087	15 383	12 470	95 481	1.8%
Cusco	25 854	27 165	21 575	38 664	35 571	29 014	23 035	200 878	3.8%
Huancavelica	197	203	153	247	218	189	166	1373	0.0%
Huánuco	10 200	9956	7 793	11 920	13 121	11 971	9 941	74 902	1.4%
Ica	5037	5586	4123	8363	8636	7734	6569	46 048	0.9%
Junín	18 539	20 861	16 469	28 507	27 044	22 989	18 352	152 761	2.9%
La Libertad	24 741	25 607	22 067	35 831	35 994	33 843	29 516	207 599	3.9%
Lambayeque	21 183	21 562	16 854	28 207	27 054	24 504	21 862	16 1226	3.1%
Lima y Callao	423 905	454 933	361 896	563 935	610 584	530 587	448 871	3 394 711	64.4%
Loreto	2002	2002	1701	2532	2237	2112	1984	14 570	0.3%
Madre De Dios	2018	2180	1586	2723	2882	2963	2534	16 886	0.3%
Moquegua	3306	3354	2714	4290	3804	3021	2319	22 808	0.4%

⁹ Normado en el artículo 65 del Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular (Reglamento de Inscripciones Del Registro de Propiedad Vehicular (Resolución N° 039-2013-SUNARP/SN), 2013).

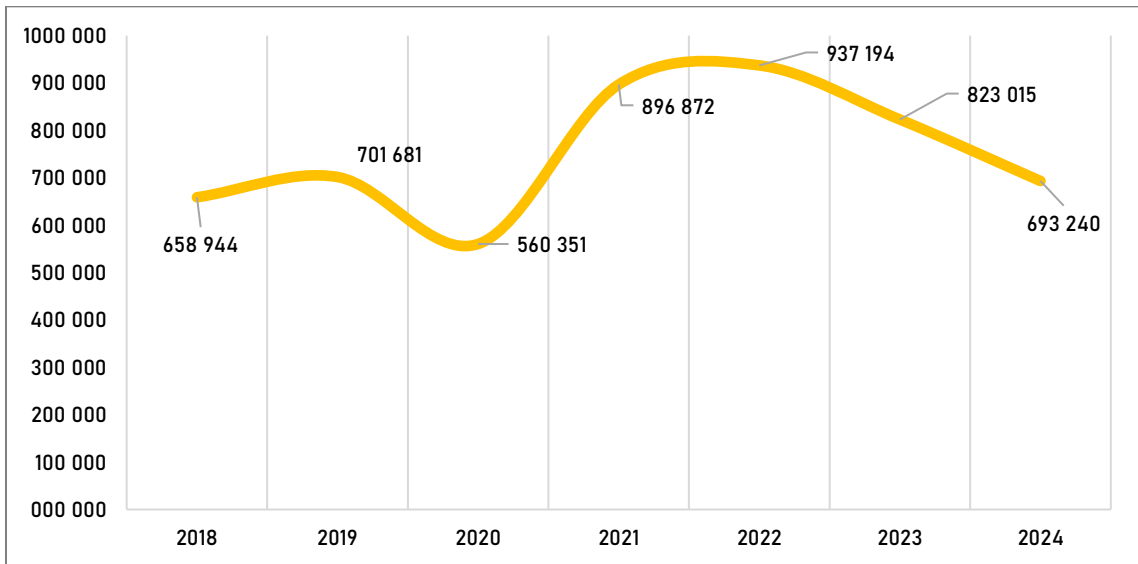
Pasco	1303	1419	1237	1763	1754	1625	1167	10 268	0.2%
Piura	13 189	14 166	11 369	18 240	18 182	17 074	15 254	107 474	2.0%
Puno	16 260	16 607	11 597	20 552	19 359	15 979	13 501	113 855	2.2%
San Martín	4830	5988	4823	7668	7186	7298	6872	44665	0.8%
Tacna	11 192	11 923	9829	15 545	15 108	14 188	11 691	89 476	1.7%
Tumbes	611	619	470	793	658	553	510	4214	0.1%
Ucayali	4525	4598	3969	6745	6489	6744	5520	38 590	0.7%
Total	658 944	701 681	560 351	896 872	937 194	823 015	693 240	5 271 297	100 %
Variación %	-	(6.5%)	(-20.1%)	(60.1%)	(4.5%)	(-12.2%)	(-15.8%)	-	-

Nota 1: Las cifras del departamento de Lima han sido consolidadas con las cifras de la Provincia Constitucional del Callao

Nota 2: Elaborado con información de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP, 2024).

En términos de variación porcentual, la transferencia de vehículos ha caído un 28% en todo el país durante 2023 y 2024. A pesar de esta disminución significativa, parece haberse estabilizado en su tasa natural, por lo que el promedio de 753 042 podría considerarse como la cifra base de transferencias.

Figura 8: Evolución de la transferencia de propiedad de vehículos (2018-2024)



Nota: Elaborado con información de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP).

La actividad de transferencia se regula bajo el concepto de compraventa, de modo que, este contrato implica una obligación recíproca, en la que el comprador adquiere un bien del vendedor, quien lo transfiere en propiedad a cambio de una contraprestación dineraria (1984, art. 1529 del Código Civil). Posteriormente, dicha transferencia debe ser debidamente registrada en los Registros Públicos tras la emisión del parte o acta notarial¹⁰. Asimismo, es necesario inscribirla en el Registro de Propiedad

¹⁰ En caso de los Notarios se tiene la Normativa de Notariado regulada por el Decreto Legislativo N° 1049, los vehículos han de ser sujetos de Actas de Transferencia de Bienes Muebles Registrables (art., 2008).

Vehicular¹¹ para obtener la Tarjeta de Identificación Vehicular Electrónica (TIVE)¹² y la placa de rodaje¹³, respecto de este último caso, siempre que se trate de la primera adquisición del vehículo.

La institución que regula estas operaciones es la SUNARP la cual pone a disposición datos sobre los vehículos. Nos centraremos en los vehículos livianos (según el Reglamento de tránsito vehículos de hasta 3500 kg. Y que no son vehículos menores como motocicletas o trimóviles), puesto que sufren más hurto y robo. Entre 2018 y 2023, se traspasaron 2 883 180. El año 2022, se destaca como el periodo con mayor número de operaciones de este tipo, superando las 509 mil, mientras los meses que van de enero a mayo del 2024 se han transferido un total de 211 920 vehículos livianos. En este contexto, el número de transferencias es significativamente superior al de las compras de vehículos nuevos, como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 10: Transferencias de vehículos livianos usados

Año	Cantidad	Variación %
2018	427 583	-
2019	470 327	10%
2020	376 187	-20%
2021	509 460	35%
2022	602 921	18%
2023	496 702	-18%
2024	211 920	
Total	3 095 100	-

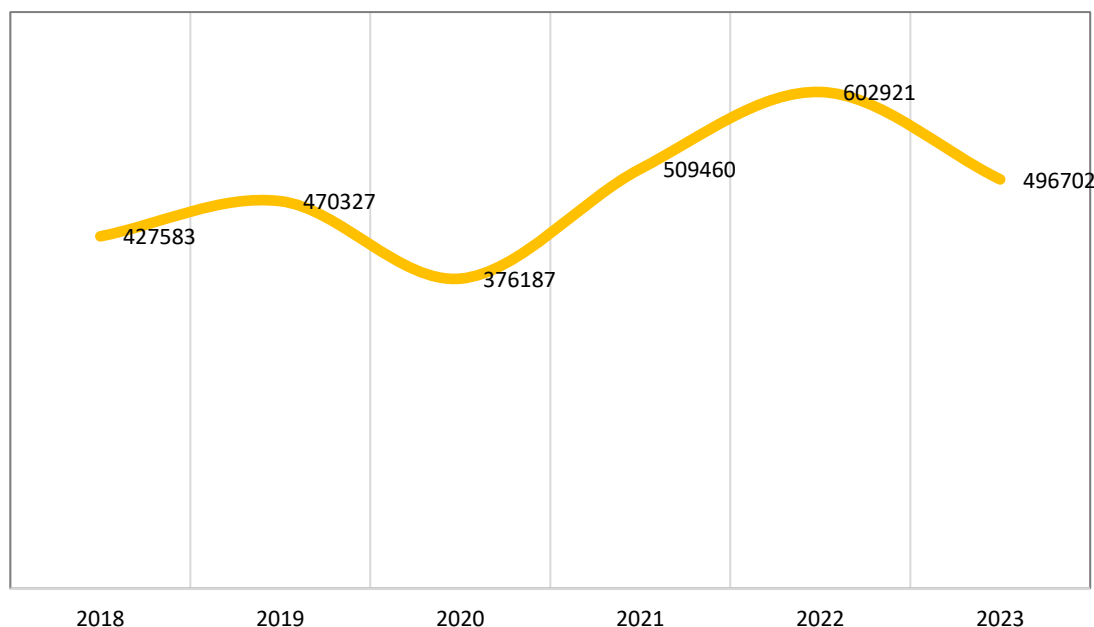
Nota 1: Los datos disponibles en el 2024 van de enero a mayo, por lo que no se hizo una variación porcentual.

Nota2: Elaborado con información de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP).

¹¹ SUNARP N° 039-2013-SUNARP-SN

¹² SUNARP N° 131-2020-SUNARP-SN

¹³Es un elemento de identificación de los vehículos durante la circulación de éstos por las vías públicas terrestres (Decreto Supremo No 017-2008-MTC, art., 2008).

Figura 9: Evolución de las transferencias de vehículos livianos usados (2018-2023)

Nota: Elaborado con información de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP).

En esta sección se ha analizado lo correspondiente a la naturaleza a nivel internacional y nacional de la tenencia y transferencia de vehículos esto para dar un contexto sobre el que opera la delincuencia en el país. En la siguiente sección se desarrollará brevemente de que mecanismos se valen para obtener un bien vehicular de manera ilícita.

Situación del Robo de vehículos

La sustracción

Las modalidades que usualmente emplea la criminalidad para hacerse de estos bienes se pueden clasificar, en principio, en dos figuras clásicas: el hurto y el robo¹⁴. El primero se distingue porque no se vale de la fuerza o violencia, sino de la habilidad para sustraer los objetos sin que la víctima

¹⁴ Los Delitos Contra el Patrimonio, regulados en el Código Penal, comprenden el hurto y el robo, junto con sus modalidades agravadas. El hurto, tipificado entre los artículos 185 y 187, contempla penas de 1 a 15 años de prisión. En particular, el artículo 187, numeral 9, establece una pena de 4 a 8 años cuando el delito se comete contra un vehículo automotor, sus autopartes o accesorios. Por otro lado, el robo está regulado en el artículo 188, mientras que el robo agravado se desarrolla en el artículo 189. Este último, en su numeral 8, impone una pena de 12 a 20 años cuando el delito afecta a un vehículo automotor, sus autopartes o accesorios.

se percate. En cambio, el robo implica el uso de agresión. Asimismo, el objetivo puede ser el automóvil en su totalidad o alguna de sus accesorios o autopartes.

Otra variable que define la modalidad es si la sustracción se produjo en movimiento o cuando el vehículo estaba estacionado.

En casos de robo, los vehículos son asaltados mientras están en movimiento o con el propietario aún dentro de ellos. Esta modalidad suele considerarse una variante del conocido "reglaje"¹⁵, en la que los delincuentes, utilizando otro vehículo, como una motocicleta, persiguen a la víctima y, mediante el uso de un arma, la obligan a abandonar el bien. Posteriormente, el ladrón toma el control del auto y huye conduciéndolo. En otros casos, los delincuentes aprovechan que la víctima está estacionada, la intimidan con un arma y la fuerzan a abandonar el vehículo, dejándolo completamente a su merced.

Si bien la anterior es la forma más grave del hecho, la modalidad más común es el hurto. Este ocurre cuando el vehículo se encuentra estacionado sin la vigilancia del propietario. En esta situación, el delincuente aprovecha la ausencia de supervisión para sustraer el bien o algunos de sus accesorios o partes. Para lograr su cometido, el ladrón debe superar diversas barreras de seguridad que caracterizan esta modalidad. Entre los obstáculos que suele transgredir se encuentran la vigilancia de la zona, las cerraduras del vehículo, la alarma y otros mecanismos de protección, como trabavolantes, seguros de timón o bloqueadores de pedal o bloqueo de motor.

En cuanto a las cerraduras, suele emplearse la modalidad conocida como "peineta", que consiste en utilizar un adminiculo de metal diseñado para forzar y quebrar el cerrojo, permitiendo así el acceso al vehículo. Por otro lado, aunque las alarmas representaban un desafío inicial para los delincuentes, los avances tecnológicos han facilitado su desactivación, ya sea bloqueando el mecanismo de radiofrecuencia o inutilizando directamente su funcionalidad.

En este contexto, los oficiales que investigan estos delitos señalan que el hurto es un proceso rápido y relativamente sencillo, destacando que pocos sistemas de seguridad integrado al vehículo puede garantizar de forma absoluta la protección contra este tipo de crímenes. Sin embargo, en la presente investigación se ha identificado que, en ciertos modelos específicos de vehículos, algunos mecanismos de seguridad sí constituyen una barrera efectiva contra el hurto. No obstante, dado que

¹⁵ Esta modalidad el año 2012 se constituyó como un delito mediante la Ley N° 29859. Reglaje o Marcaje, tipificado en el artículo 317-A del Código Penal, sanciona la observación o seguimiento de una persona con la intención de convertirla en víctima de un delito en el futuro. Asimismo, castiga cualquier forma de colaboración que facilite la ejecución de dichas acciones ilícitas.

persiste una demanda ilícita por el bien automotor, los delincuentes optan por emplear el robo, obligando a la víctima a desactivar o entregar los dispositivos de seguridad, con el fin de apropiarse del vehículo.

Aprovechamiento del bien ilegal

El destino del bien sustraído depende del móvil del delincuente. Si el objetivo son accesorios del automóvil¹⁶ o partes específicas, como la computadora, pantallas, emblemas, espejos o neumáticos, el ladrón puede fácilmente llevarlos a un mercado ilegal para su venta. En cambio, si el propósito es desmantelar el vehículo para obtener autopartes, el automóvil suele ser llevado a talleres clandestinos¹⁷ donde personal especializado realiza el proceso. En estos lugares, además de desarmar el vehículo, se desactivan, generalmente mediante bloqueadores similares a una memoria USB, los mecanismos de geolocalización instalados, garantizando así que el vehículo no pueda ser rastreado.

Todas estas acciones están contempladas dentro del delito de receptación, ubicable en los artículos 194 y 195 del Código Penal (1991). En su modalidad agravada, incorporada en el año 2009, se establece una pena privativa de libertad no menor de dos ni mayor de cinco años, cuando los bienes receptados son vehículos automotores o partes fundamentales de estos.

Entre las piezas más demandadas se encuentran los parachoques, puertas, máscaras, tacómetros, velocímetros, sistemas de aire acondicionado, tanques de combustible y refrigerantes, entre otros. La venta de estos bienes se realiza por encargo o en mercados ilegales donde existen receptadores que los comercializan en mercados ilícitos, como el mercado La 50 en Independencia, San Jacinto en San Luis, avenida Iquitos e Isabel la Católica en La Victoria.

Modalidades específicas

Las principales modalidades para el aprovechamiento ilegal de un vehículo están representadas por la clonación de placa y el blanqueo de vehículos, no obstante, existen otras modalidades relacionadas con la extorsión y el crimen organizado, los cuales se describen a continuación:

1. *Blanqueo de vehículo*

¹⁶ Tipo de pieza que interviene como decoración en el armado de un vehículo el cual no es indispensable para su funcionamiento (Decreto Supremo N° 016-2019-IN, art. 4., 2019).

¹⁷ Conocidos como "camales" en obvia referencia a los mataderos en donde se desuella al ganado vacuno para consumo público.

En esta modalidad, se puede utilizar un vehículo que se mantiene íntegro, pero se somete a un proceso de **"blanqueo"**. Es así que, el bien obtenido ilegalmente regresa al mercado legal mediante un proceso en el que el automóvil es registrado como un vehículo distinto, con un nuevo registro, lo que le permite circular de nuevo.

De forma más específica, el procedimiento consiste en la extracción de una sección del chasis o de la carrocería que contiene el número de serie, VIN¹⁸, adhesivo, plaqueta o número confidencial, junto con el monobloque donde se encuentra el número de motor. Estas piezas son trasladadas a través de la aplicación de una masilla y se pinta simulando que la numeración es original a otro vehículo de procedencia ilícita, ya sea robado, introducido mediante contrabando o adjudicado tras un embargo judicial irregular. En efecto, todo este proceso permite su comercialización, presentándolo como un vehículo legítimo.

Otra forma de iniciar el proceso de blanqueo de vehículos, esta referido a los **vehículos ingresan al país** con placas y documentos fraudulentos, a menudo como parte de operaciones de contrabando desde el extranjero. En este sentido, dichos automóviles pueden haber llegado con permisos temporales, pero no se registra su salida, lo que facilita su inserción en el mercado local como bienes aparentemente legales. De manera inversa, vehículos robados dentro del país son frecuentemente trasladados a naciones vecinas como Bolivia, Ecuador, Paraguay, Chile o Brasil, donde las diferencias en los sistemas de registro vehicular y control fronterizo permiten su comercialización ilícita. Adicionalmente, existen vehículos que son legalizados a través de la Prescripción Adquisitiva Vehicular, a pesar de haber ingresado al país ilegalmente o ser de origen ilícito. Este proceso requiere la presentación de documentos falsificados y que el vehículo permanezca en posesión pública, pacífica y continua durante cuatro años, sin que se verifique su procedencia real.

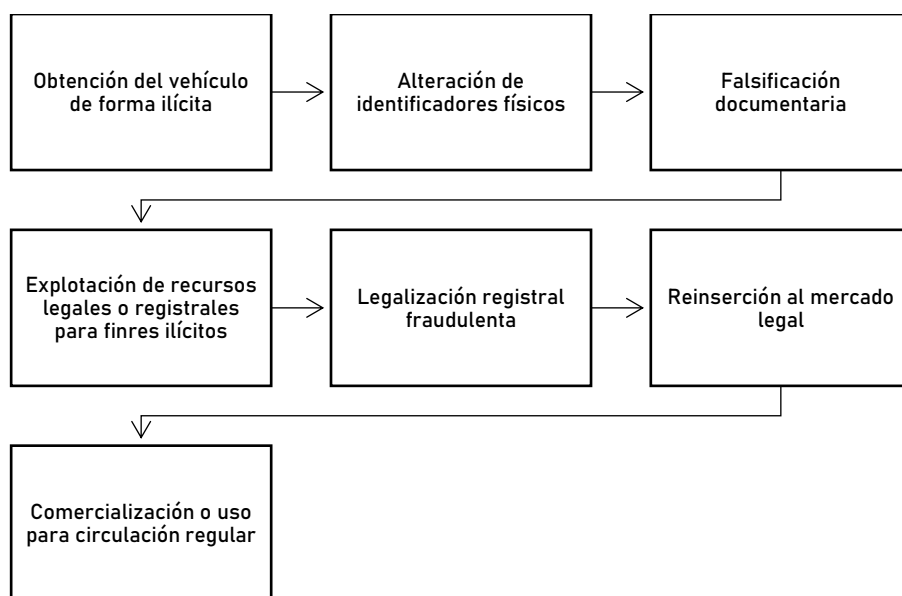
Otro mecanismo para dar apariencia de legalidad a vehículo robados, se realiza mediante el duplicado de placas procedente de vehículos siniestrados o totalmente inoperativos. De esta manera, un vehículo robado adopta la identidad de uno siniestrado, por lo tanto, es

¹⁸ De acuerdo con el Decreto Supremo N° 016-2019-IN, el Número de Identificación Vehicular (VIN) consiste en una secuencia de 17 caracteres alfanuméricos que son determinados por el fabricante del vehículo. Esta codificación debe ajustarse a lo establecido en la norma técnica nacional ITINTEC 383.030 o, alternativamente, a la normativa internacional ISO 3779. Esta última define los lineamientos para la estructuración del VIN con el propósito de instaurar un sistema uniforme y universal de identificación de vehículos automotores. Asimismo, el marco normativo para su implementación en el Perú se encuentra comprendido en el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos y regula el uso oficial de esta codificación en el país.

"legalizado", al ser registrado como si fuera un automóvil legítimo, y puede circular sin ningún impedimento o puede ser vendido.

Finalmente, otro de los métodos relacionados con el blanqueo de vehículos está relacionada con los **"tramitadores"**. Estos llevan a cabo una estratagema elaborada en la que denuncian un vehículo como si estuviera en prenda o sujeto a embargo, alegando que el propietario ha incumplido una supuesta deuda. Con esta denuncia, se solicita legalmente el embargo del bien (secuestro conservativo), aunque este no llegue a pasar físicamente a manos del supuesto acreedor, ya que el legítimo dueño desconoce las operaciones fraudulentas realizadas en su perjuicio. No obstante, de manera legal, la propiedad del vehículo y su identidad registral son transferidas al supuesto acreedor, quien manipula el registro vehicular para blanquear un automóvil robado. El resultado es que el vehículo original sigue en circulación, coexistiendo con otro vehículo (robado de similares características) registrado con los mismos datos, lo que permite que este último sea vendido sin inconvenientes.

Figura 13: Proceso general del blanqueo de vehículos



2. Clonación de placas

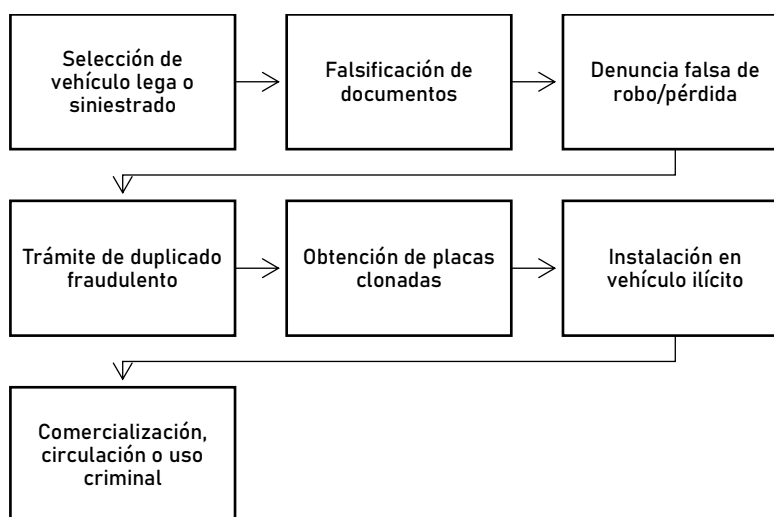
Respecto al **acceso fraudulento a un duplicado de placa de rodaje**, esta acción consiste en que los delincuentes obtienen duplicado de placas pertenecientes a otros vehículos. Para ello, falsifican cartas poder y/u otros documentos, los que son utilizados para tramitar la obtención de placas

duplicadas o realizar complicadas acciones administrativas o judiciales para hacerse de la identidad registral de un vehículo legal y de su placa.

En este sentido, las instituciones clave para esta operación son la policía en donde se denuncia la pérdida o robo de la placa original y la Asociación Automotriz del Perú que brinda el servicio de duplicado. De modo que, no siempre se cumple lo desarrollado en la Resolución de La Comandancia General de La Policía Nacional N° 93-2024-CG PNP/EMG, donde se señala que, en caso de robo, hurto o pérdidas de placa únicas de rodaje de los vehículos automotores, los propietarios deben obtener un informe pericial en la DIPROVE (Dirección de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos), es decir, no puede realizarse la denuncia en cualquier instancia policial. En efecto, una vez hecho los trámites y obtenida la placa, las instalan en sus vehículos de procedencia ilícita para circular con ellas.

Otra de las formas de obtención ilícita de un duplicado de placas puede darse en el caso de los **vehículos siniestrados**¹⁹ (totalmente inoperativos). En este caso, al no ser reportados como tal y al no declararse como siniestro total, aún mantienen un registro válido, lo cual es aprovechado por la actividad criminal para obtener un duplicado de placa de rodaje, así como los otros datos de identificación del vehículo tales como el código de motor y la placa VIN.

Figura 14: Proceso general de la clonación de placas



¹⁹ Un vehículo se considera siniestrado cuando: sus condiciones técnicas de un vehículo han sido afectadas de manera considerable, ya sea total o parcialmente, por diversas circunstancias externas. Entre estas se encuentran los accidentes de tránsito, como volcaduras, choques y otros siniestros similares. Asimismo, los factores climáticos también pueden ocasionar deterioros, tales como los producidos por la exposición a la intemperie, el agua, el sol u otros elementos naturales. Finalmente, existen causas de fuerza mayor o hechos fortuitos, como incendios, aplastamientos, desmontajes, destrucción, exposición prolongada o cualquier otro tipo de daño material significativo, que igualmente pueden comprometer el estado técnico del vehículo. (Decreto Supremo N° 016-2019-IN., art.16., 2019).

3. Otras modalidades relacionadas

Otra forma en que se busca el aprovechamiento del bien **vehicular es mediante la extorsión**²⁰ al dueño. Algunos delincuentes no solo se apropian del vehículo, sino que también se comunican con la víctima y le ofrecen la devolución del vehículo a cambio de una suma de dinero. En estos casos, no hay garantía de que el criminal cumpla su promesa de devolver el bien, lo que implica que, además de cometer delitos contra el patrimonio, incurre en extorsión o intento de extorsión, agravando aún más el perjuicio causado a la víctima. Asimismo, y según la casuística que fue recogida, en muchos casos los delincuentes que cometen hurtos o robos con el objetivo de blanquear el vehículo, venderlo o desmantelarlo para la comercialización de autopartes, otorgan un plazo de dos días a terceros a quienes venden la información del vehículo y de la persona afectada. Durante ese lapso, dichos individuos contactan a la víctima con fines extorsivos. Como solo disponen de los datos, pero no del vehículo, su recuperación se vuelve inviable.

Por otro lado, en casos menos frecuentes, los vehículos, ya sean automóviles o motocicletas, son robados para ser utilizados en la comisión de otros delitos, como el sicariato u otras formas extorsivas, y posteriormente abandonados.

Por último, es importante precisar que todo lo descrito previamente puede formar parte de una cadena de comercialización ilegal organizada. En este proceso, una organización identifica vehículos en las ciudades, aprovechando el acceso a bases de datos registrales. Con esta información, localizan y obtienen el vehículo mediante hurto, robo, s. Luego, el automóvil es trasladado a un taller especializado, donde se borran las marcas de identificación, se obtienen duplicados de los documentos, placa, etc. obteniéndose un vehículo con apariencia de legalidad (incluyendo su SOAT y otros registros) que puede ser comercializado. En algunos casos, también se sustituye por un vehículo siniestrado que aún tiene un registro vigente. Finalmente, podría el vehículo ser vendido dentro del país o trasladado a un país vecino para su posterior comercialización.

²⁰ La extorsión, contemplada en los artículos 200 y 201 del Código Penal (con penas que van desde 5 años hasta cadena perpetua, según las circunstancias asociadas a la conducta delictiva), se distingue por el empleo de violencia o amenazas para forzar a la víctima a entregar una ventaja económica o de otra índole al delincuente o a un tercero designado por este.

Cifras sobre el robo y hurto de vehículos

Hasta este punto se ha analizado la cantidad de vehículos de la ciudadanía sin considerar que este haya sido víctima de un delito. En lo concerniente al robo y hurto de vehículos se precisa de dos fuentes de información la primera proveniente de las denuncias presentadas ante la Policía Nacional del Perú y las encuestas realizadas por el Instituto Nacional de Estadística e Informática. Para el presente estudio se ha tomado la información de la policía dado que las denuncias representan bien la cantidad de robos y hurtos en el país dado que la tasa de denunciabilidad es alta para este tipo de bienes.

Si bien el registro de los delitos de robo y hurto que es producto de las denuncias presentadas ante la Policía, es como mencionamos buena fuente para conocer la cantidad de vehículos, tiene problemas al momento de clasificar y manejar sus datos registrados, pues, no existe un mecanismo de consolidación de todas las denuncias a nivel nacional. Además, el sistema presenta deficiencias que generan discrepancias entre las cifras, dependiendo de la fuente consultada. Estas diferencias se explican con mayor detalle en el anexo metodológico que forma parte del presente documento. .

En este sentido, cabe aclarar que, en Lima Metropolitana, la entidad encargada de registrar las denuncias por robo y hurto de vehículos es la Dirección de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la Policía Nacional del Perú, mientras que, en el resto del país, esta función recae en áreas o unidades descentralizadas como SEPROVE, UPIRVE y UPROVE. Como resultado, la información no está completamente uniformizada, y existen inconsistencias en el registro de datos, así como una baja interoperabilidad entre los distintos sistemas de información.

Por ello, estas cifras han sido obtenidas como fuente original de la Policía Nacional desde el 2019 hasta octubre del 2024, y se realizó un proceso de depuración de datos, en el cual se ha completado la información faltante mediante consultas específicas sobre los modelos de vehículos y se han corregido omisiones o contradicciones. Para los tipos de carrocería se ha realizado la clasificación según la policía a partir del Reglamento Nacional de Tránsito los cuales recogen los siguientes vehículos.

Figura 10: Tipo de automóviles registrados

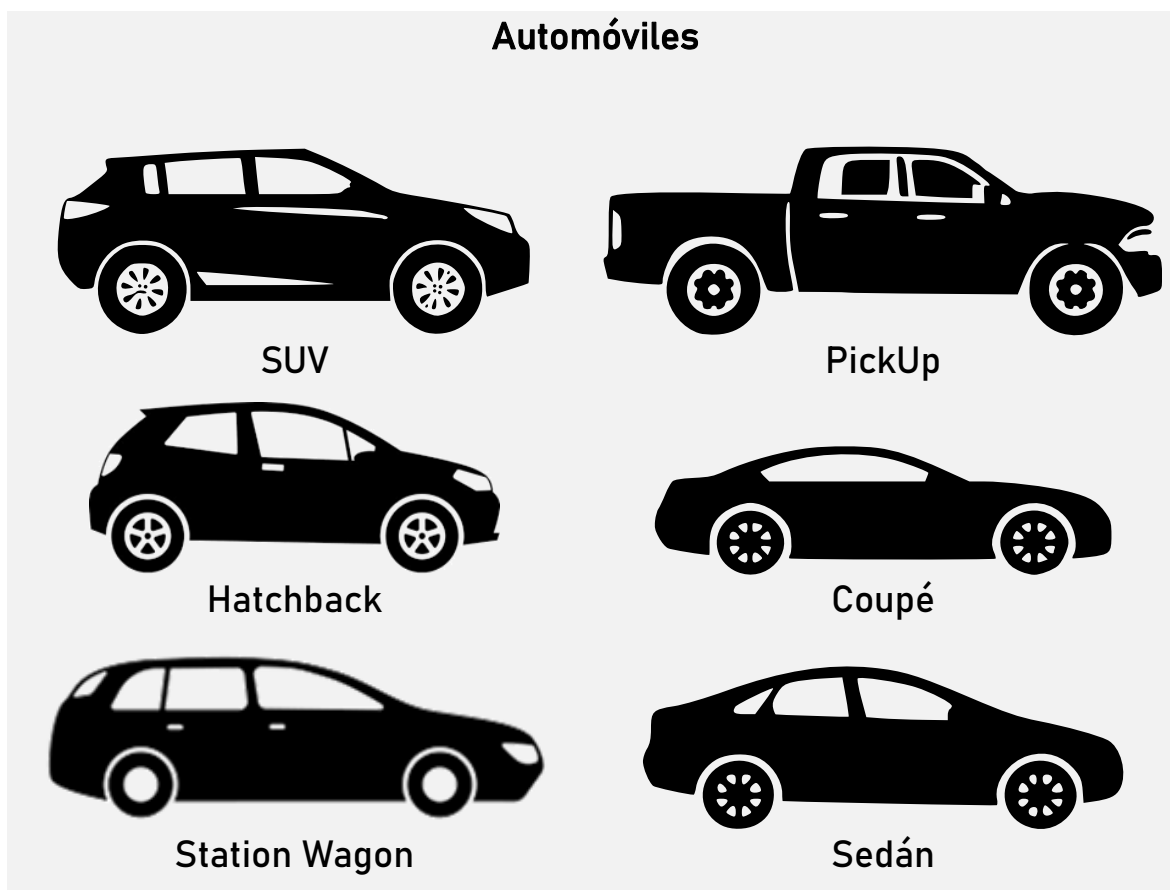


Figura 11: Tipo de trimóviles registrados

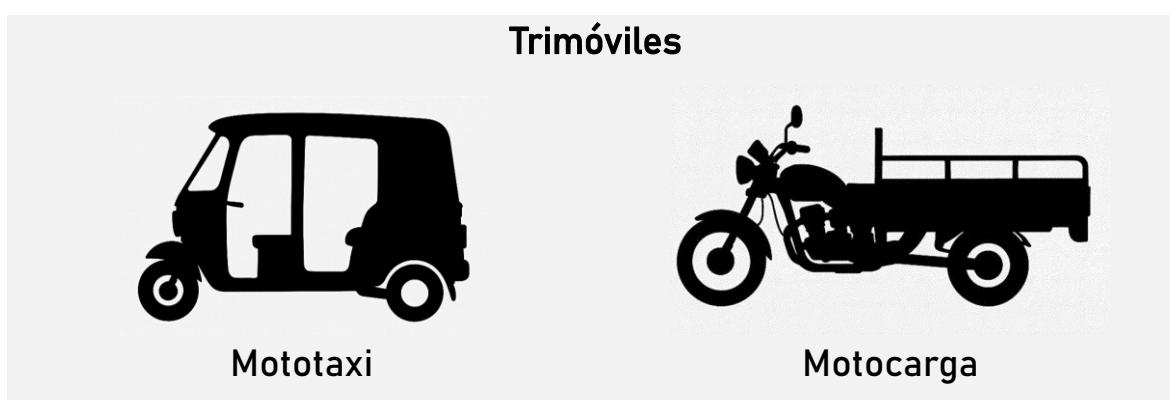


Figura 12: Tipo de camiones registrados

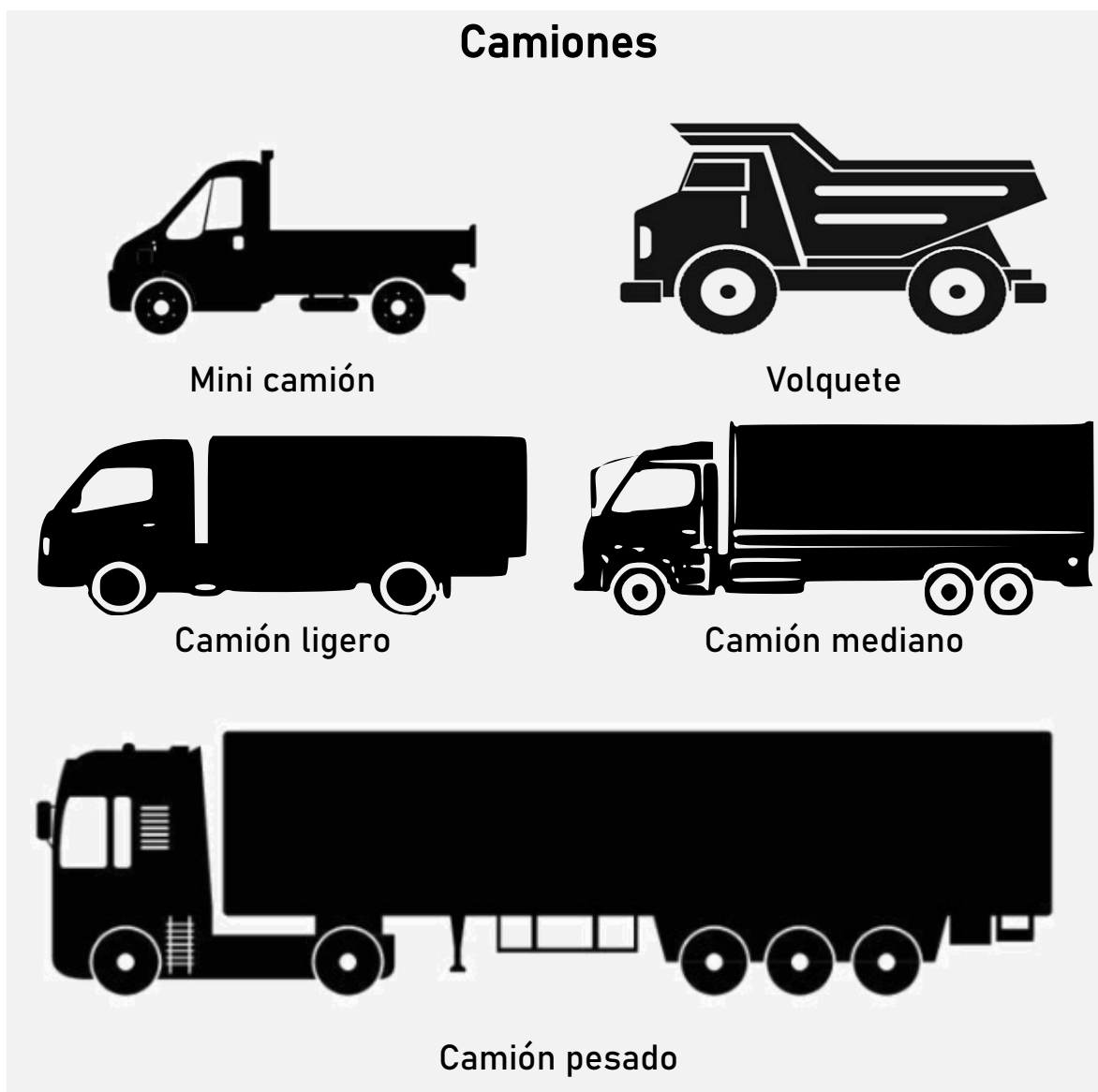
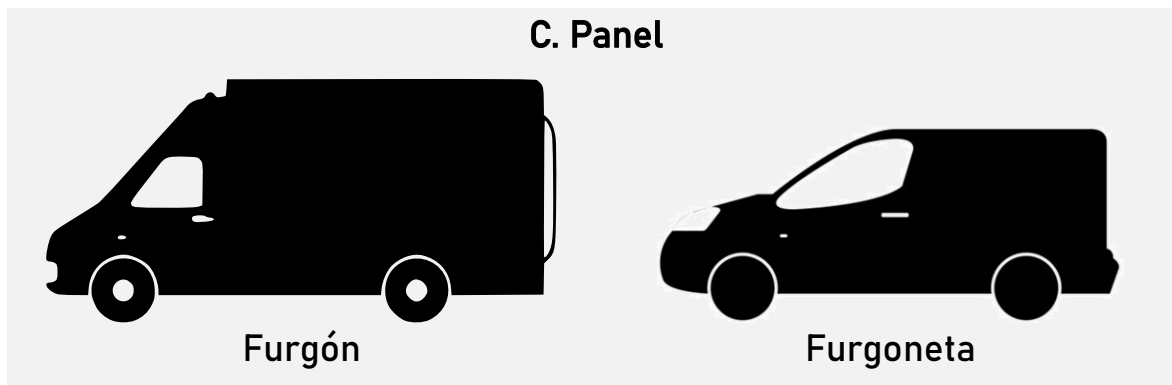


Figura 13: Tipo de multipropósito registrados

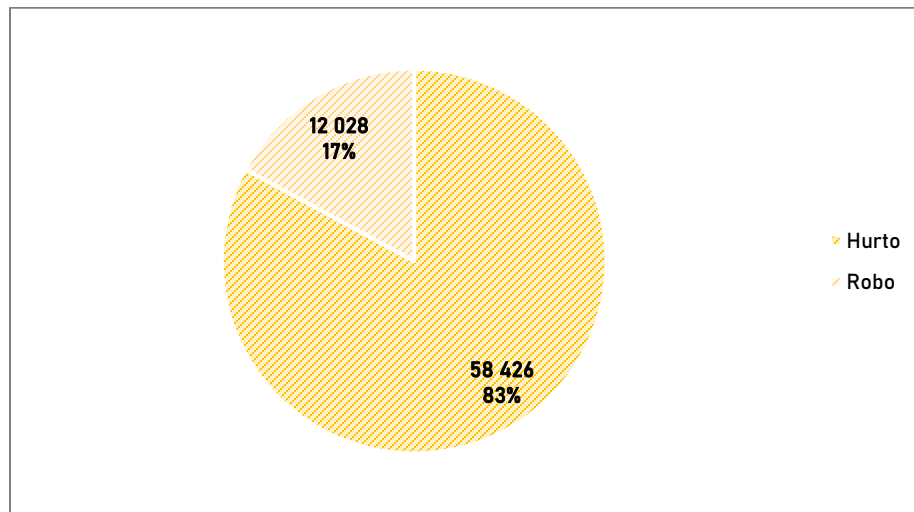


Figura 14: Tipo de C. Panel registrados

Para conocer más detalles sobre las operaciones realizadas y la metodología empleada en la depuración de los datos, se recomienda consultar el anexo metodológico del documento.

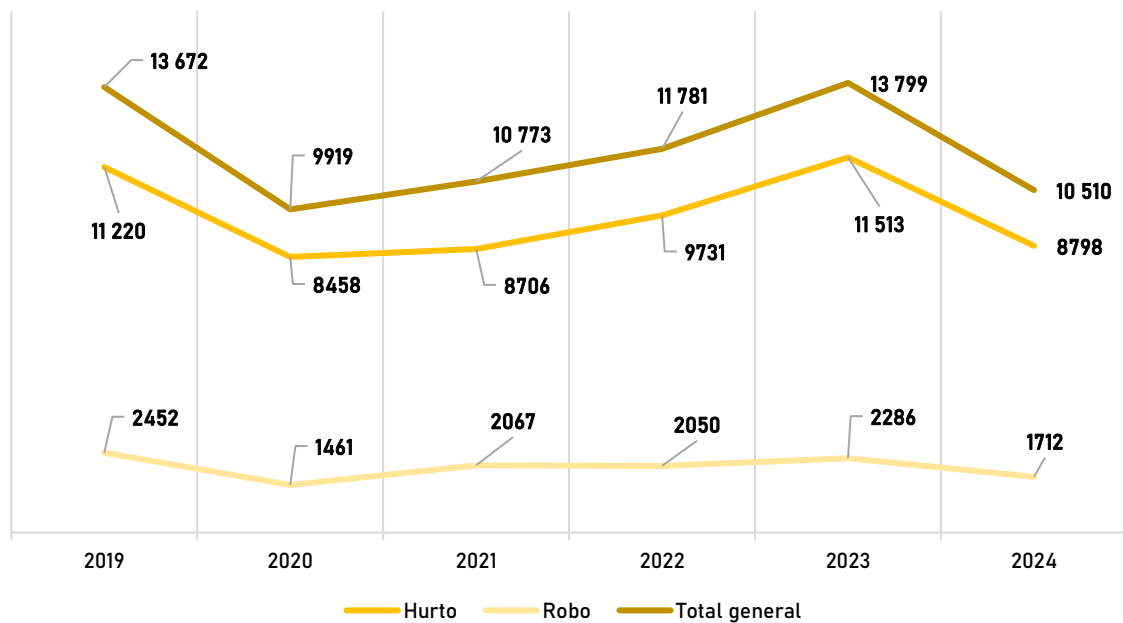
Con respecto al total de denuncias acumuladas desde 2019 hasta octubre de 2024, la cifra de vehículos reportados como robados o hurtados asciende a 70 454. Al analizar esta cantidad por años, se advierte que, durante el periodo de contagio por COVID-19, se registró una disminución en los robos y hurtos. Esto podría explicarse por una mayor vigilancia y una menor movilidad social debido a las restricciones impuestas para contener la emergencia sanitaria, por una reducción en el número de denuncias debido a dificultades operativas durante ese periodo o por una menor adquisición de vehículos. .

Respecto a la cantidad total de denuncias en el periodo del 2019 hasta octubre del 2024, según si el vehículo fue robado o hurtado vemos una preminencia del hurto por sobre el robo. El hurto representa el 83% del total de denuncias, mientras que el robo el 17% restante.

Figura 15: Proporción de las denuncias de robo y hurto de vehículos (2019-oct.2024)

Nota: Datos proporcionados por la PNP, depurados por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

En la siguiente figura se puede observar la evolución de estos dos delitos a lo largo de los años, con un descenso durante la pandemia y un aumento en 2023. Esto sugiere que, una vez finalizada la emergencia sanitaria, las cifras de hurto y robo han vuelto a niveles similares a los registrados antes del Covid-19. .

Figura 16: Denuncia de robo y hurto de vehículos desde el 2019 hasta oct. del 2024

Nota: Datos proporcionados por la PNP, depurados por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

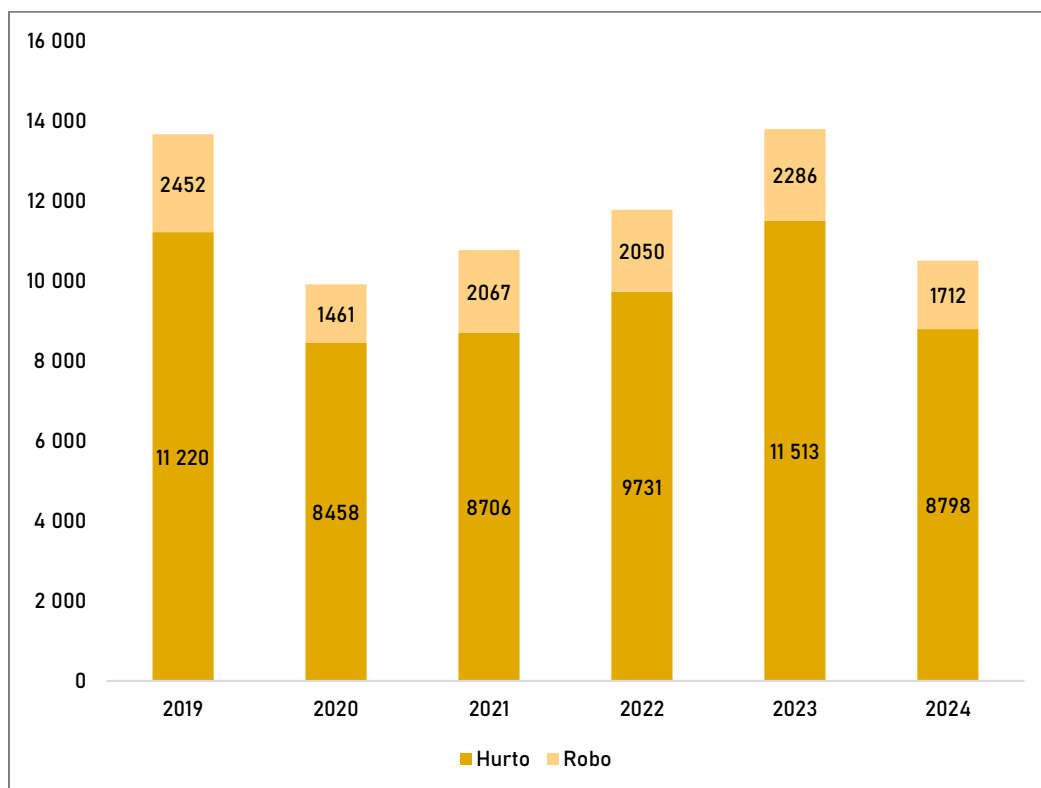
Esta proporción de robo con respecto a hurto se mantiene en todos los años analizados, siendo el hurto más común que el robo con una variación mínima, inclusive durante la pandemia.

Tabla 11: Denuncia de robo y hurto de vehículos en absolutos y porcentaje (2019- oct. 2024)

Año	Hurto	Robo	Total
2019	11 220 (82%)	2452 (18%)	13 672
2020	8458 (85%)	1461 (15%)	9919
2021	8706 (81%)	2067 (19%)	10 773
2022	9731 (83%)	2050 (17%)	11 781
2023	11 513 (83%)	2286 (17%)	13 799
2024	8798 (84%)	1712 (16%)	10 510
Total	58 426 (83%)	12 028 (17%)	70 454

Nota: Datos proporcionados por la PNP, depurados por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

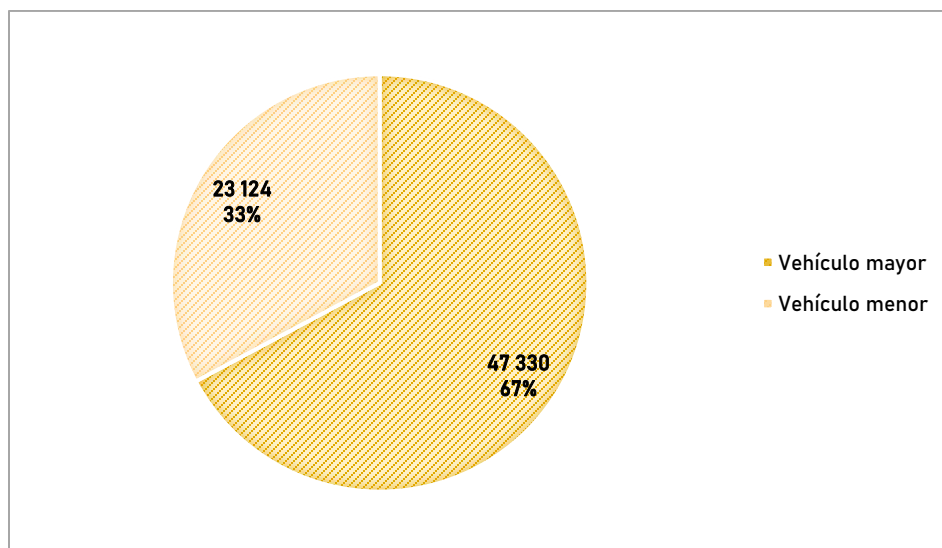
Si hacemos una observación más minuciosa se observa un fuerte descenso ocasionado por la pandemia, desde 13 672 vehículos durante el 2019 hasta 9919 vehículos en el 2020, representando una reducción del 27,4%. Esta disminución afectó tanto al hurto como al robo, pero fue más notable en los robos, que bajaron de 2452 a 1461 (reducción del 40%), mientras que los hurtos se redujeron un 24,6%.

Figura 17: Cantidad de denuncias de robo y hurto según año (2019-oct.2024)

Nota: Datos proporcionados por la PNP, depurados por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

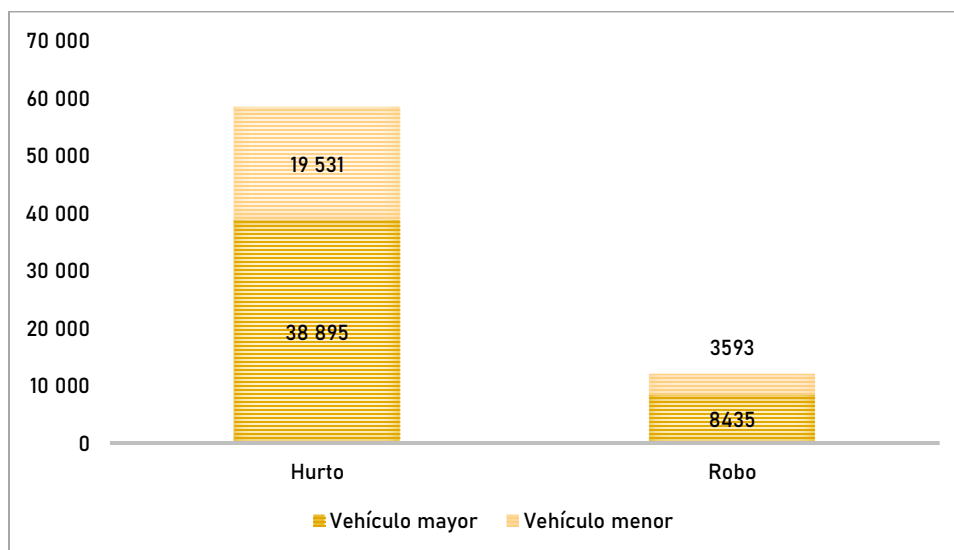
Al analizar estos datos en función de si los vehículos hurtados o robados son de categoría “menor” o “mayor”, se observa que el 67% corresponde a vehículos mayores. Según la clasificación utilizada por la Policía, esta categoría incluye maquinaria de trabajo, camiones y automóviles (sedanes, *pickups*, *vans*, SUV, *minivans*, coupés, *hatchbacks* y *station wagons*). En contraste, los vehículos menores representan el 33%, comprendiendo motocicletas, trimóviles, cuatrimotos, bicimotos y areneros.

En cuanto a la forma en que fueron afectados los vehículos mayores, según las denuncias, el 82% fueron hurtados y el 18% robados. En el caso de los vehículos menores, el 84% fueron hurtados y el 16% robados.

Figura 18: Cantidad de denuncias de vehículos desde el 2019 a octubre del 2024

Nota: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

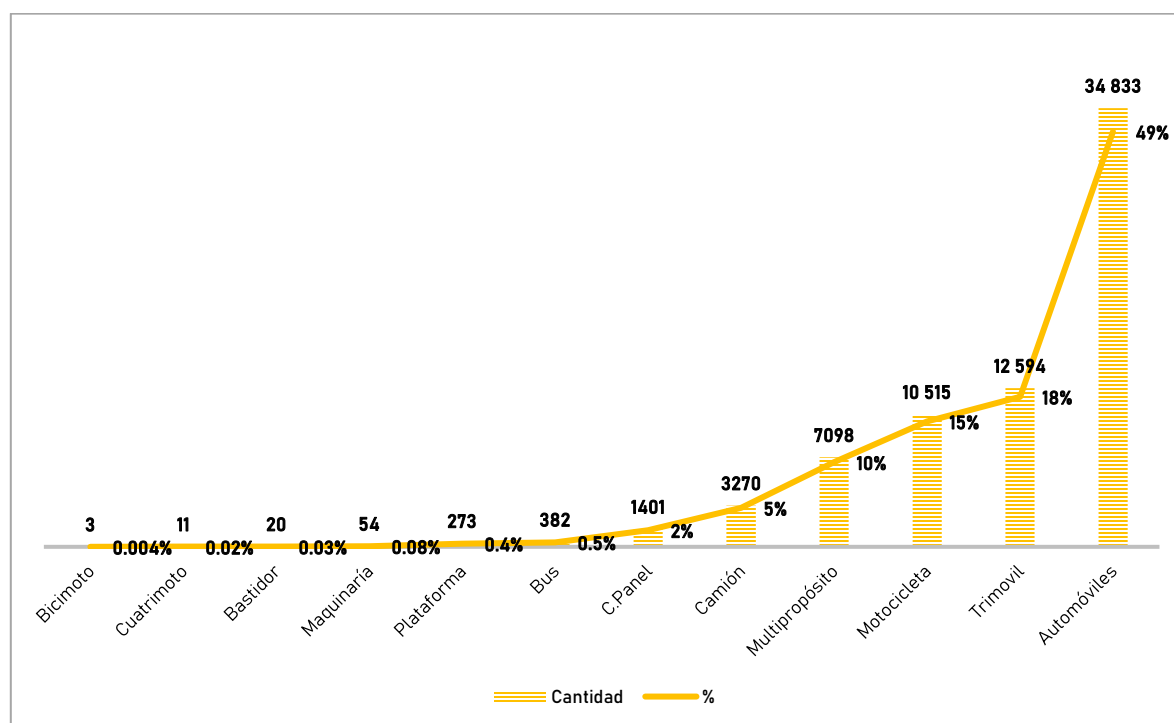
Esto indica que los vehículos más denunciados como víctimas de estos delitos, son los de mayor tamaño. Sin embargo, es importante diferenciarlos según si el delito fue robo o hurto. En el caso del hurto, el 67% (38 895 denuncias) correspondió a vehículos mayores, mientras que el resto se trató de vehículos menores. En cuanto al robo, el 70% (8435 denuncias) afectó a vehículos mayores, mientras que el 30% restante (3593 denuncias) se refería a vehículos menores.

Figura 19: Delito de hurto y robo según si los bienes denunciados fueron vehículos menores o mayores (2019-oct. 2024)

Nota: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Pasaremos a examinar cómo estos delitos se distribuyen entre las diferentes clases de vehículos²¹. A primera vista, destaca el caso de los automóviles (sedanes, *pickups*, SUV, coupés, *hatchbacks* y *station wagons*), que representan la mitad del total de denuncias, seguidos, a una distancia considerable, por los trimóviles (mototaxis y motocargas) con un 18%, las motocicletas con un 15%, los vehículos multipropósito (vans y minivans) con un 10%, y finalmente, los camiones entre otros, que en conjunto suman el 3%

Figura 20: Denuncias por robo y hurto según la clase de vehículo



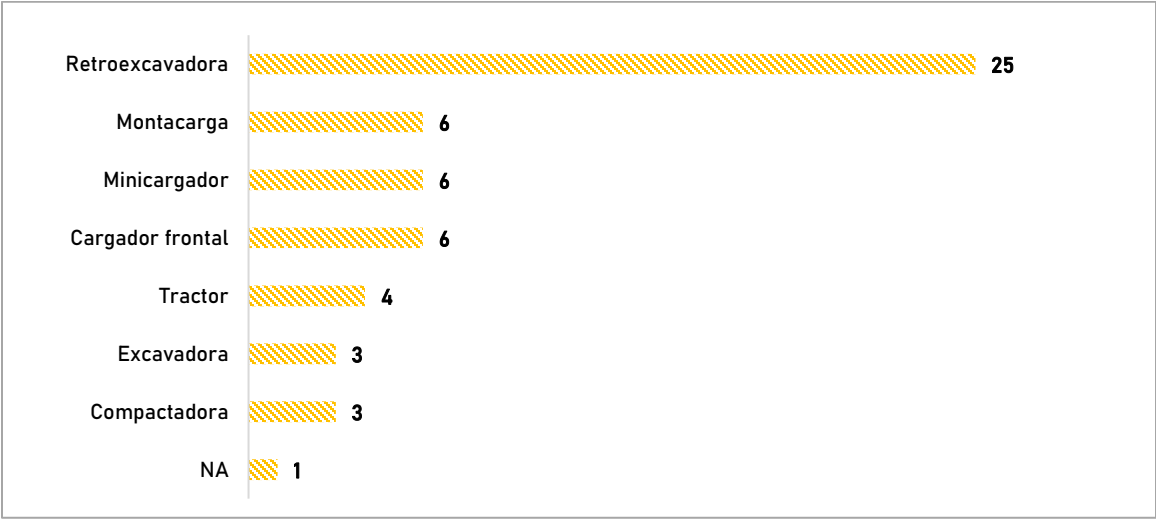
Nota: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Con este perfil podemos revisar cada clase de vehículo mayor según su carrocería. En el caso de las maquinarias que son: “vehículos automotores cuya finalidad no es el transporte de personas o carga, y que utiliza ocasionalmente la vía pública”(Reglamento Nacional de Tránsito, 2001, art. 2). En

²¹ En la clasificación utilizada por la PNP-DIVPROVE en su base de datos, las categorías se organizan de lo general a lo particular, siendo el nivel más específico el del modelo del vehículo, y el más amplio, el denominado “Tipo de vehículo”, el cual se divide en vehículos menores y mayores. Estas dos se desagregan, en “clase de vehículo”, que incluye: automóviles, trimóviles, motocicletas, vehículos multipropósito, camiones, panel, buses, plataformas, maquinarias, bastidores, cuatrimotos y bicimotos. Dentro de esta clasificación, algunos tipos, como los automóviles y vehículos multipropósito, se subdividen según el tipo de carrocería (*pick up*, sedán, SUV, etc.). Finalmente, se considera la marca del fabricante y el modelo, este último siendo el dato más específico, determinado por la designación técnica establecida por el propio fabricante.

ese sentido, la retroexcavadora (46%) es el tipo que ha sido más sustraída seguido por el montacarga, minicargador y cargador frontal que juntos suman el 33% del total.

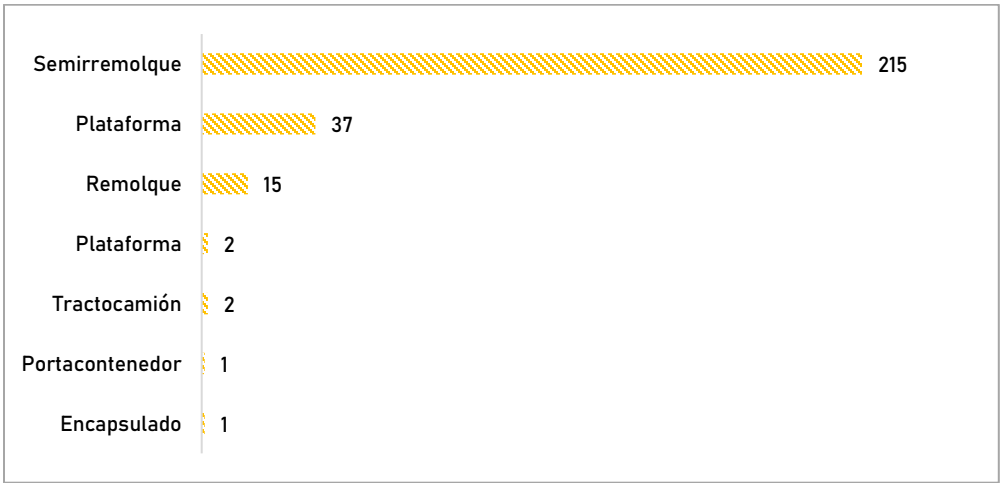
Figura 21: Maquinaria sustraídas según tipo (2019-oct.2024)



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.
Nota 2: NA (No aplicable o desconocida), significa que fue registrada como maquinaria, pero no se conoce el tipo.

En relación con las tracto-plataformas, este término se utiliza de manera general para referirse a los aditamentos que se acoplan a un vehículo de tracción, como un camión, con el fin de transportar mercancías. Estos carecen de motor propio y dependen del vehículo tractor para su desplazamiento. La mayor cantidad de sustracciones se produjeron con los semirremolques (79%), seguido por las plataformas (14) y los remolques (5%).

Figura 22: Tracto Tractoplataformas sustraídas según tipo (2019-oct.-2024)

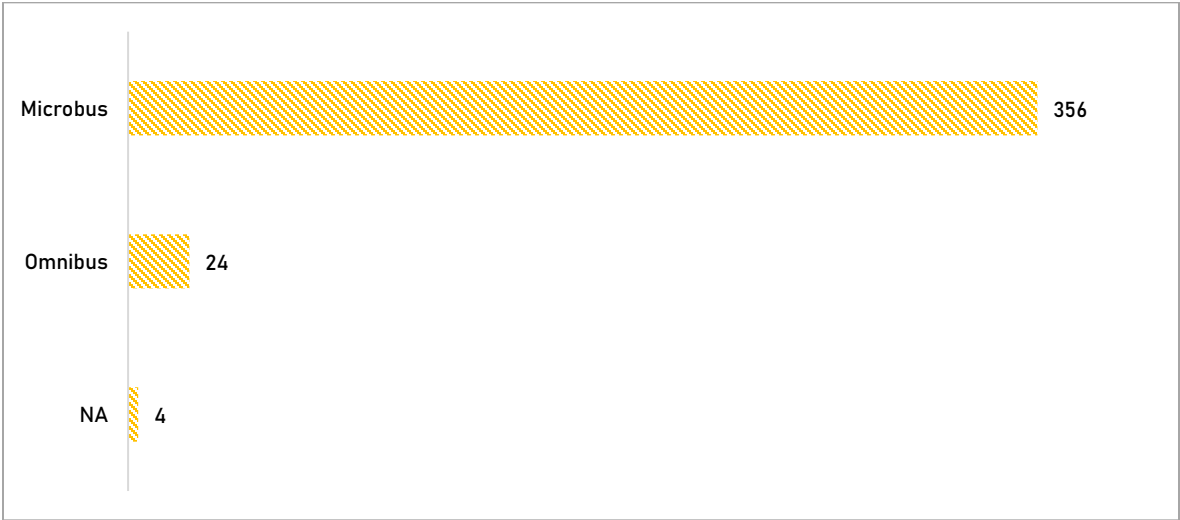


Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.
Nota 2: NA, significa que fue registrada como Tractoplataforma, pero no se conoce el tipo.

Pasando a los vehículos de pasajeros de uso público, Como se observó en la figura 18, no existe una gran victimización en los buses grandes u ómnibus, siendo los de mayor victimización los microbuses, aunque representen solo el 0.4% del total de vehículos robados.

Se reportaron 382 buses registrados como hurtados o robados. Del total, el 93% corresponde a microbuses, el 6% a ómnibus 22, y un 1% que la policía los clasifica como "buses", sin especificar el tipo.

Figura 23: Buses sustraídos según tipo (2019-oct.2024)



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.
Nota 2: NA, significa que fue registrada como bus, pero no se conoce el tipo.

Pasando a los vehículos tipo panel, estos son aquellos que cuentan con una carrocería cerrada para el transporte de mercancías, cuya cabina no está separada del habitáculo de pasajeros. Pueden incluir rejas, vidrios o mallas internas para proteger a los ocupantes, así como lunas laterales en la zona de carga, su uso no es referido a los pasajeros, sino la comercialización de mercadería o a otros usos distintos al de transporte público. Como máximo, pueden disponer de siete asientos.

De estos tipos de vehículos, en total, se han registrado 1401 casos, de los cuales el 94.4% corresponde a furgonetas y el 5.5% a furgones.

²² Vehículo de más de treinta y tres (33) asientos incluyendo el asiento del conductor.

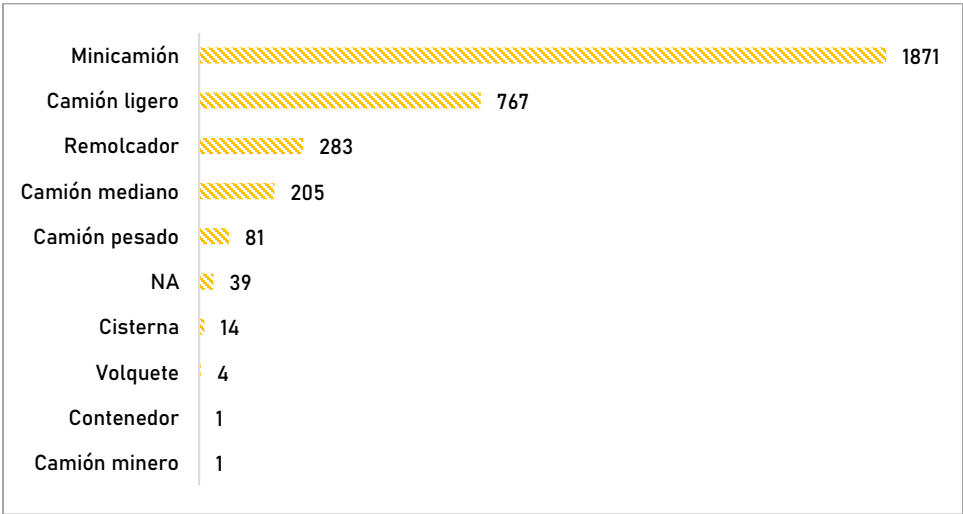
Figura 24: Vehículo C. Panel según tipo (2019-oct. 2024)



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.
Nota 2: NA, significa que fue registrada como C. Panel, pero no se conoce el tipo.

En lo concerniente a los camiones, estos ascienden a un total de 2900 vehículos robados o hurtado. La mayor proporción corresponde a los minicamiones, con un 53%, seguidos por los camiones ligeros, que representan el 25%. Los remolcadores constituyen el 10%, mientras que el resto de los camiones equivalen al 12% del total.

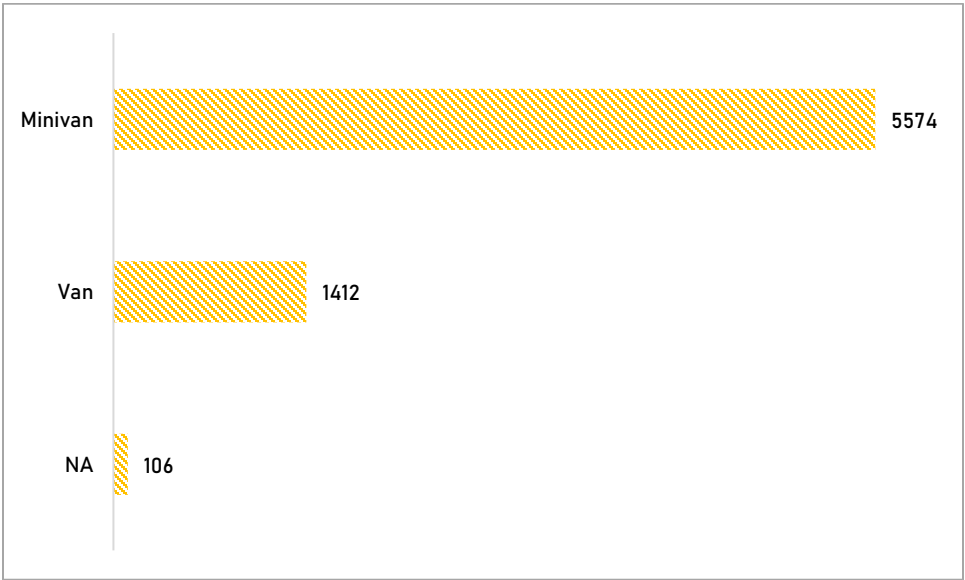
Figura 25: Camión según tipo de carrocería (2019-oct. 2024)



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.
Nota 2: NA, significa que fue registrada como camión, pero no se conoce el tipo.

Otro de los vehículos más victimizados con un total 7092 denuncias son los vehículos multipropósitos que son vehículos desarrollados para cargar pasajeros y su equipaje en un solo compartimento o volumen. En esta clasificación los minivans son los más victimizados con el 79% de los casos y los Van con el 20%.

Figura 26: Vehículos multipropósitos según tipo (2019-oct.2024)

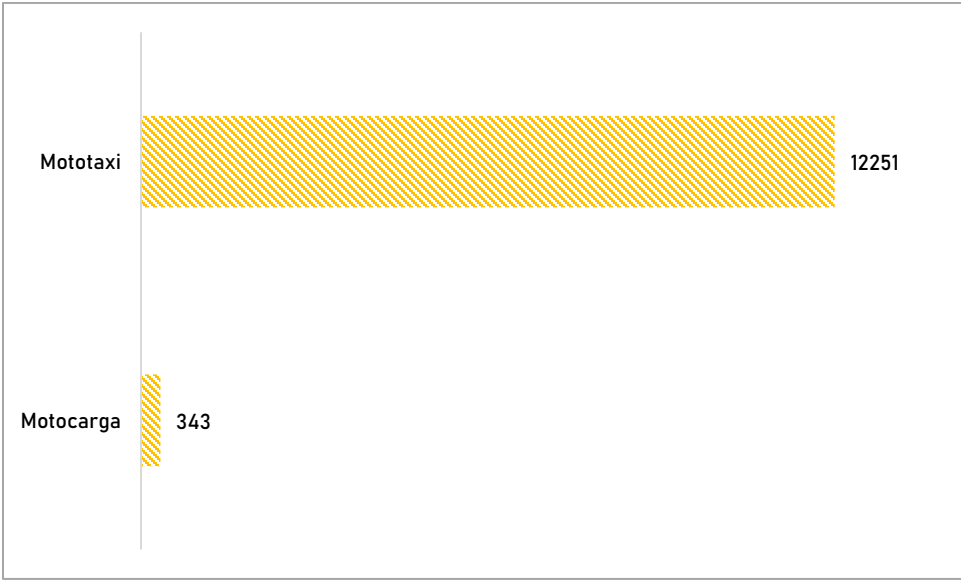


Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.
Nota 2: NA, significa que fue registrada como multipropósito, pero no se conoce el tipo.

Otros vehículos menores con un propósito similar son los trimóviles, que son adaptaciones de motocicletas diseñadas para transportar pasajeros mediante la adición de una rueda extra. De manera recurrente, estas transformaciones se hacen en suelo nacional por lo que muchas marcas son locales o se reportan como tal, aunque se basen en una motocicleta de marca reconocida internacional.

En el caso de estos vehículos, los más comunes son los mototaxis, que representan el 97% de los robos y hurtos, seguidos por los vehículos de carga, como las motocargas o cargueros, que constituyen el 3%.

Figura 27: Vehículo trimóvil según tipo (2019-oct.2024)



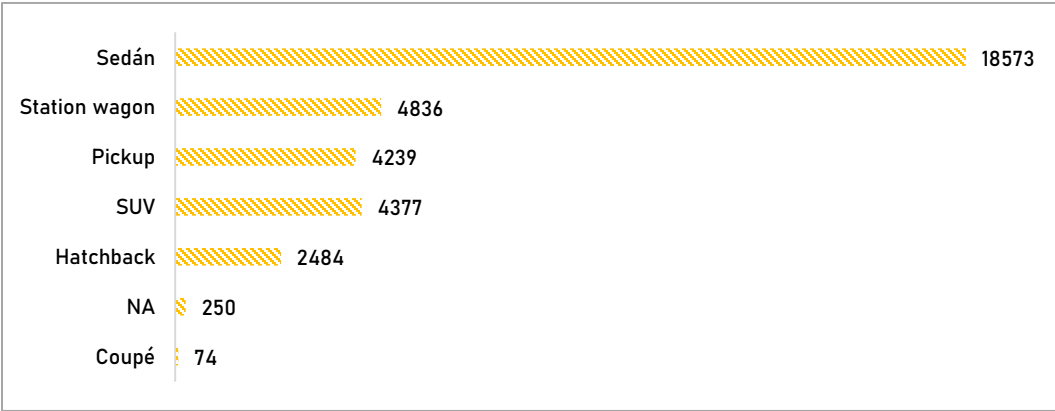
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.
Nota 2: NA, significa que fue registrada como multipropósito, pero no se conoce el tipo.

En cuanto a la distribución de los vehículos robados o hurtados entre 2019 y octubre de 2024, según su tipo de carrocería, se observa que los sedanes son los más afectados, representando el 53.3% del total de casos (18 573 vehículos), seguidos por los station wagons (13.9%) y las pickups (12.2%). Las SUV constituyen el 12.6%, mientras que los hatchbacks alcanzan el 7.1%. Los vehículos sin clasificación específica (NA) representan el 0.7%, y los coupés registran el menor porcentaje, con solo el 0.2%.

Estos datos indican que los sedanes son, por mucho, los más victimizados, con una probabilidad de robo o hurto es casi cuatro veces mayor que la de un *station wagon*. En contraste, los coupés y *hatchbacks* presentan un menor riesgo de ser sustraídos.

En términos de precio de mercado los SUV y los Pickups son los que tiene un valor medio mayor, pero no son los más robados o hurtados, esto quiere podría indicar que el objetivo principal no es la reventa del vehículo, sino el hacerse de alguna de sus partes o cometer ilícitos con ellos.

Figura 28: Vehículo automóviles según tipo de carrocería (2019-oct.2024)



Nota: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

A partir de los datos disponibles, podemos analizar la proporción de vehículos robados o hurtados en relación con el parque automotor según su carrocería. Si el parque automotor al 2023 (último dato disponible) y se compara con el total de robos registrados desde 2019 al 2023, se observa que los sedanes, coupés y hatchbacks fueron los más afectados, con un 1.6% de unidades sustraídas, lo que equivale a una tasa de 1583 robos por cada cien mil vehículos. De manera similar, las *pickups* registraron un 1.05% de afectación, con una tasa de 1146 por cada cien mil unidades. En el caso de los *station wagons*, el porcentaje es menor, con un 0.9% y una tasa de 864 robos por cada cien mil vehículos de su categoría. Finalmente, los SUV presentan una afectación del 1.1%, con una tasa de 1079 robos por cada cien mil unidades²³.

Tabla 12: Tasa vehículos robados o hurtados según parque automotor en circulación (2023)

Vehículos según carrocerías	Parque automotor (2023)	Total, de automóviles robado y hurtados	%	Tasa por cien mil vehículos
Sedán, Coupé y Hatchback	1 334 659	21 128	1.6%	1583
Pickup	405 499	4241	1.05%	1046
Station Wagon	559 998	4837	0.9%	864
SUV	405 499	4377	1.1%	1079

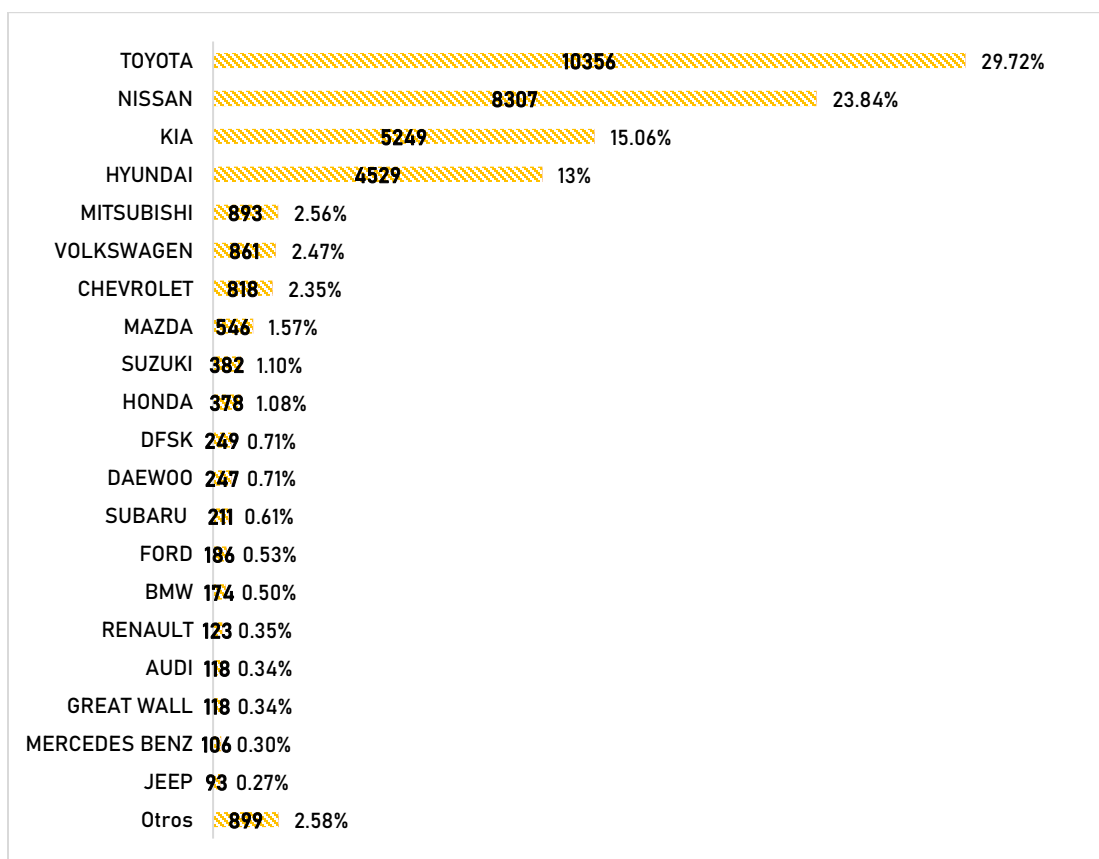
Nota 1: La fuente de datos de vehículos robados y hurtados es de la PNP, con depuración del Observatorio.
Nota 2: La fuente de datos para el parque automotor es el INEI en su Anuario de estadísticas ambientales, 2024.

En cuanto a las marcas de vehículos afectados por robos o hurtos, se registraron 107 diferentes, pero con una marcada concentración en seis de ellas, que en conjunto representan más del 86% de los casos.

²³ Si bien, son datos aproximados estos valores pueden interpretarse como una aproximación a la probabilidad de que cada tipo de vehículo sea víctima de robo o hurto, es decir, dentro del periodo analizado la probabilidad de que roben un SUV del total en circulación fue del 1.1%, y así con cada vehículo.

Toyota encabeza la lista con el 29.72%, seguida por Nissan con el 23.84%, Kia con el 15.06%, Hyundai con el 13%, Mitsubishi con el 2.56% y Volkswagen con el 2.47%. Esto significa que, si la tendencia se mantiene, hay una probabilidad superior al 86% de que los vehículos víctimas de estos ilícitos pertenezcan a alguna de estas seis marcas.

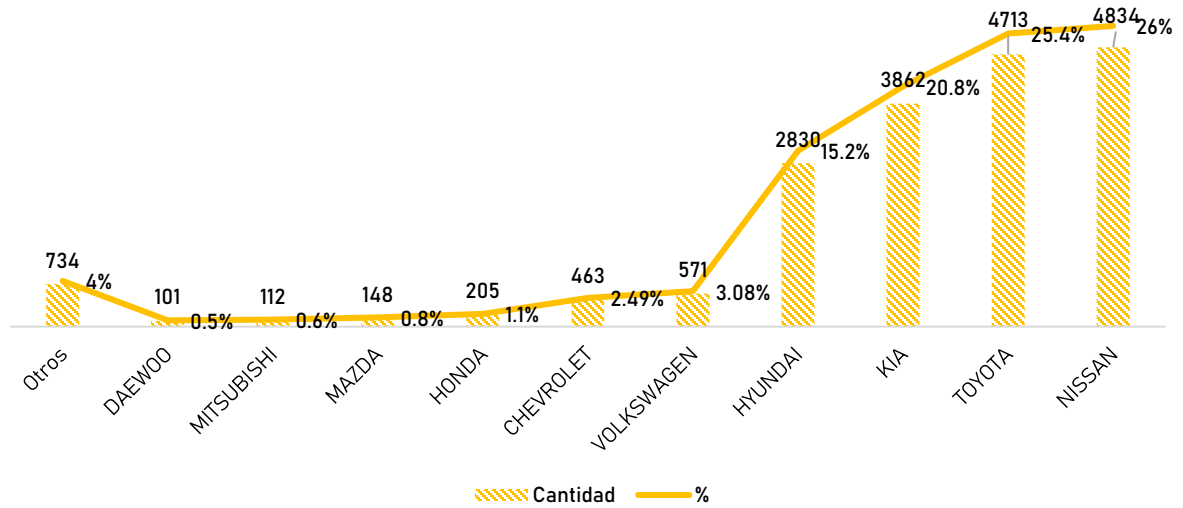
Figura 29: Marcas que cuenta con más denuncias de robo o hurto (2019-oct.2024)



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Al analizar la evolución de los robos y hurtos de vehículos entre 2019 y 2024, se observa que ciertas **marcas de sedanes han sido particularmente más vulneradas**. En este sentido, Nissan encabeza la lista con un 26% de los casos, seguida de cerca por Toyota con un 25.4%, mientras que Kia y Hyundai registran un 20.8% y 15.2%, respectivamente. Volkswagen, aunque en menor proporción, también figura con un 3.07%. En conjunto, estas cinco marcas representan más del 90% de los sedanes sustraídos en este periodo. Esto sugiere que, dentro del universo total de automóviles robados, existe una probabilidad del 14% de que el vehículo afectado sea un sedán de la marca Nissan.

Figura 30: Marcas de Sedán más victimizadas (2019-oct.2024)



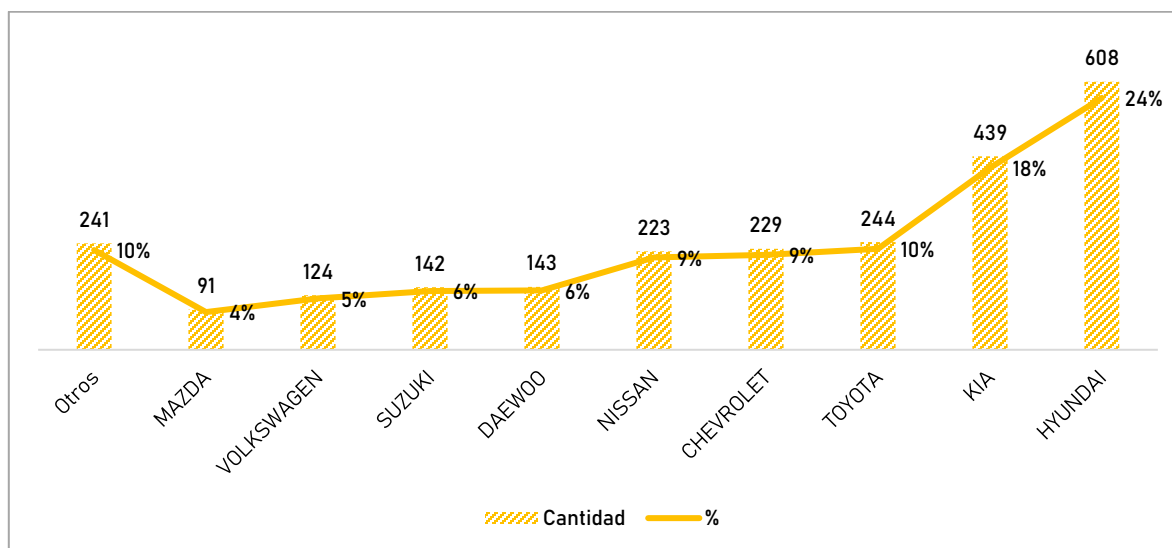
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 47 diferentes marcas.

Nota 3: En la matriz de datos proporcionada por la Policía, se identificaron 250 casos de automóviles sin registro de marca, lo que impidió su clasificación por tipo de carrocería, es decir podría pertenecer a SUV, sedán, Pickup, etc.

El análisis de los **vehículos tipo hatchback** robados muestra una distribución desigual entre las marcas, con una notable concentración en unas pocas marcas (Hyundai, Kia y Toyota), diferente al caso de los sedanes.

En total, se reportaron 2482 casos, de los cuales Hyundai representa la mayor proporción con 608 unidades afectadas (24%), seguido de Kia con 439 (18%) y Toyota con 244 (10%). Estas tres marcas en conjunto abarcan más de la mitad de los robos en esta categoría. Chevrolet y Nissan, con 229 (9%) y 223 (9%) casos respectivamente, también presentan una incidencia significativa. Otras marcas como Daewoo, Suzuki, Volkswagen y Mazda muestran una menor participación, con valores que oscilan entre el 4% y el 6%. Finalmente, la categoría de "Otros" agrupa el 10% de los casos.

Figura 31: Robo y hurto de vehículos de carrocería hatchback según marcas (2019-oct.2024)

Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 30 diferentes marcas.

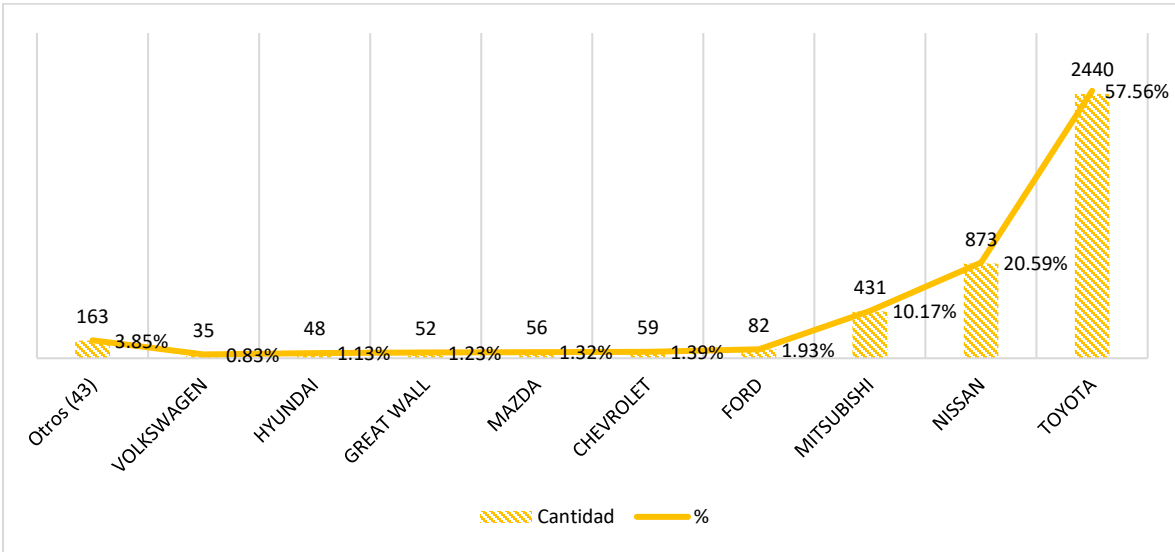
Nota 3: En la matriz de datos proporcionada por la Policía, se identificaron 250 casos de automóviles sin registro de marca, lo que impidió su clasificación por tipo de carrocería, es decir podría pertenecer a SUV, sedán, Pickup, etc.

Los datos sobre el **robo de pickups** revelan una fuerte concentración en ciertas marcas, con Toyota siendo la más afectada, representando el 57.58% de los casos, seguida por Nissan con un 20.58% y Mitsubishi con un 10.16%.

En conjunto, estas tres marcas acumulan más del 88% de los robos en esta categoría, lo que indica una clara preferencia por ciertos modelos, posiblemente debido a su valor de reventa, disponibilidad de repuestos o demanda en el mercado ilegal. En contraste, marcas como Chevrolet y Ford presentan una incidencia significativamente menor, con apenas el 1.39% y 1.93% respectivamente.

Asimismo, la categoría "Otros", que agrupa diversas marcas menos representadas, alcanza el 4.05%, lo que sugiere que, aunque hay robos dispersos en múltiples fabricantes, la mayoría de los delitos están dirigidos a un grupo reducido de marcas específicas.

Figura 32: Robo y hurto de vehículos de carrocería Pickup según marcas (2019-oct.2024)

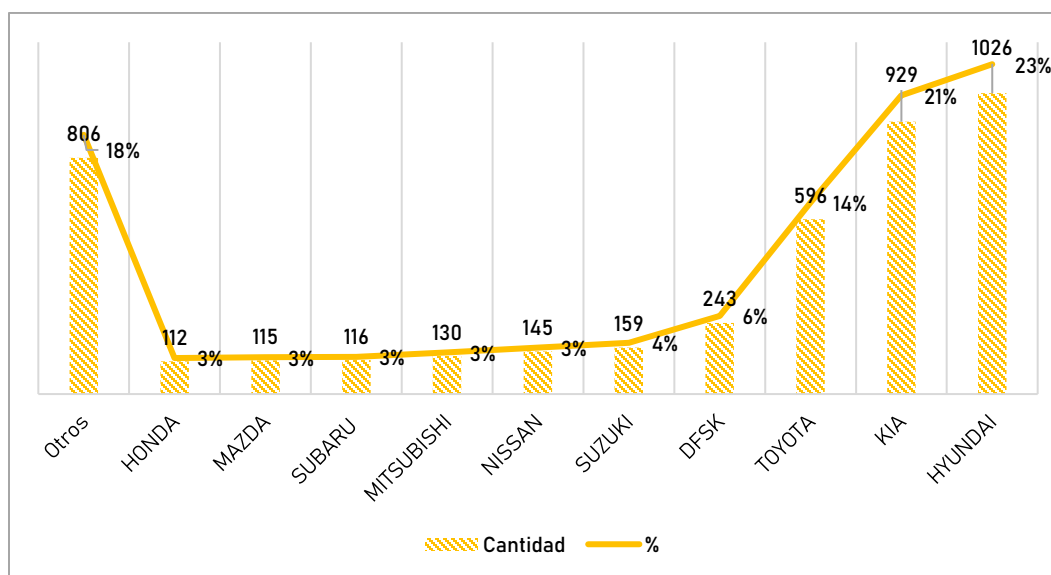


Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 43 diferentes marcas.

Nota 3: En la matriz de datos proporcionada por la Policía, se identificaron 250 casos de automóviles sin registro de marca, lo que impidió su clasificación por tipo de carrocería, es decir podría pertenecer a SUV, sedán, Pickup, etc.

En el caso de las **camionetas SUV**, se muestran una distribución concentrada en unas pocas marcas, con Hyundai (23%) y Kia (21%) liderando la lista, acumulando en conjunto el 44% de los incidentes. Toyota, con un 14%, también presenta una incidencia significativa, lo que sugiere que estas tres marcas son las más vulnerables en esta categoría. Por otro lado, existe un segmento menos afectado donde se agrupan marcas con incidencias de entre el 3% y 6%, como DFSK (6%), Suzuki (4%), Nissan (3%), Mitsubishi (3%), Subaru (3%), Mazda (3%) y Honda (3%). Además, la categoría "Otros", que representa un 18%.

Figura 33: Robo y hurto de vehículos de carrocería SUV según marcas (2019-oct.2024)

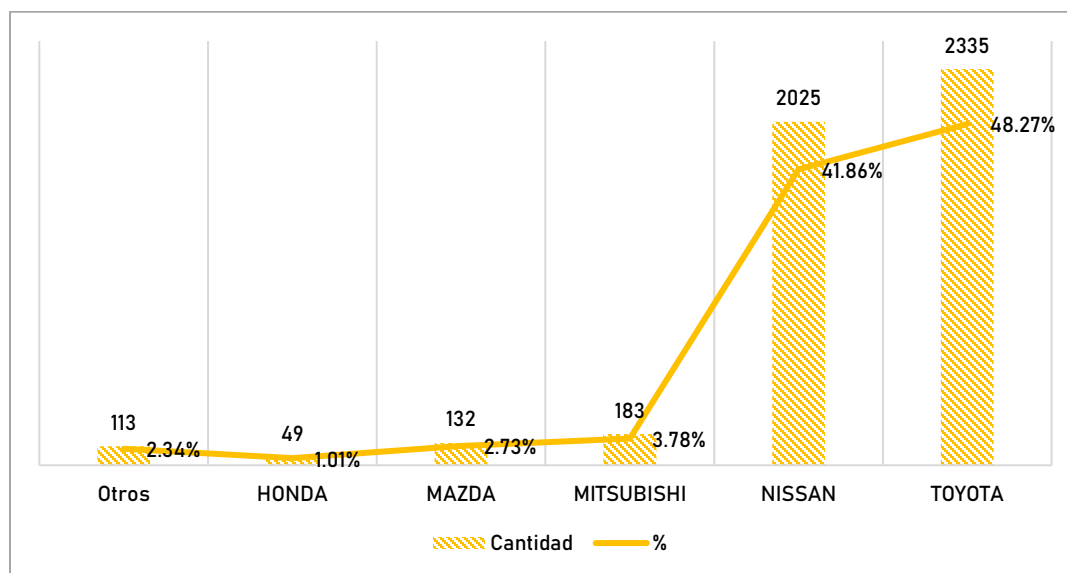
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 48 diferentes marcas.

Nota 3: En la matriz de datos proporcionada por la Policía, se identificaron 250 casos de automóviles sin registro de marca, lo que impidió su clasificación por tipo de carrocería, es decir podría pertenecer a SUV, sedán, Pickup, etc.

El robo de **vehículos tipo station wagon** muestra una distribución altamente concentrada en dos marcas principales: Toyota, con un 48.27% de los casos, y Nissan, con un 41.86%. Juntas, estas dos marcas representan más del 90% de los robos en esta categoría, lo que sugiere una fuerte preferencia de los delincuentes por estos modelos en particular.

En contraste, el resto de las marcas presentan una incidencia mucho menor. Mitsubishi, con un 3.78%, y Mazda, con un 2.73%, aparecen como las siguientes más afectadas, pero con cifras considerablemente inferiores. La categoría "Otros", que agrupa distintas marcas con menor presencia individual, representa solo el 2.34% de los robos, mientras que Honda apenas alcanza el 1.01%.

Figura 34: Robo y hurto de vehículos de carrocería station wagon, según marcas (2019-oct.2024)

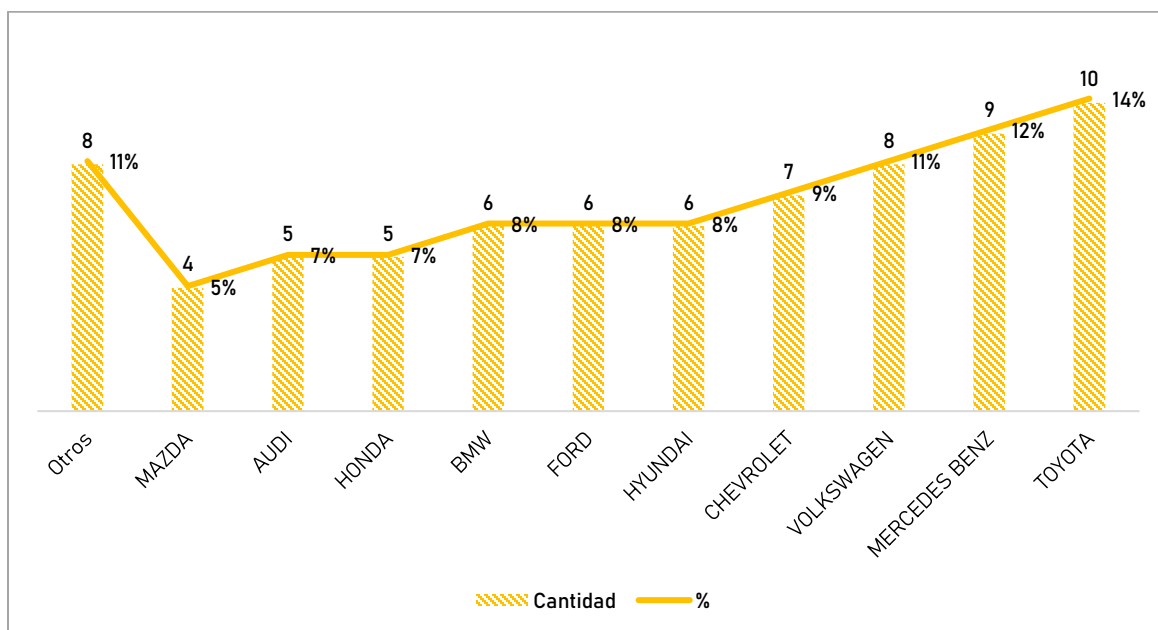
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 21 diferentes marcas.

Nota 3: En la matriz de datos proporcionada por la Policía, se identificaron 250 casos de automóviles sin registro de marca, lo que impidió su clasificación por tipo de carrocería, es decir podría pertenecer a SUV, sedán, Pickup, etc.

Dentro de la clase de automóviles **los coupés son los que tienen una menor representación**, dado que solo hubo 74 casos desde el 2019 hasta el 2024. Asimismo, la distribución es más homogénea, pues Toyota lidera la lista con el 14% de los casos, seguida de cerca por Mercedes-Benz con el 12% y Volkswagen con el 11%. Estas tres marcas juntas representan poco más de un tercio del total de vehículos sustraídos en torno a esta categoría.

El grupo "Otros", que incluye diversas marcas con menor presencia individual, también alcanza un 11%, lo que indica que los robos de coupés no se concentran en modelos específicos, sino que afectan a una variedad de fabricantes. Chevrolet, con el 9%, se mantiene en una posición intermedia, mientras que marcas como Hyundai, Ford y BMW registran porcentajes idénticos del 8%, Mazda es la marca menos afectada con apenas un 5%.

Figura 35: Robo y hurto de vehículos de carrocería Coupé, según marcas (2019-oct.2024)

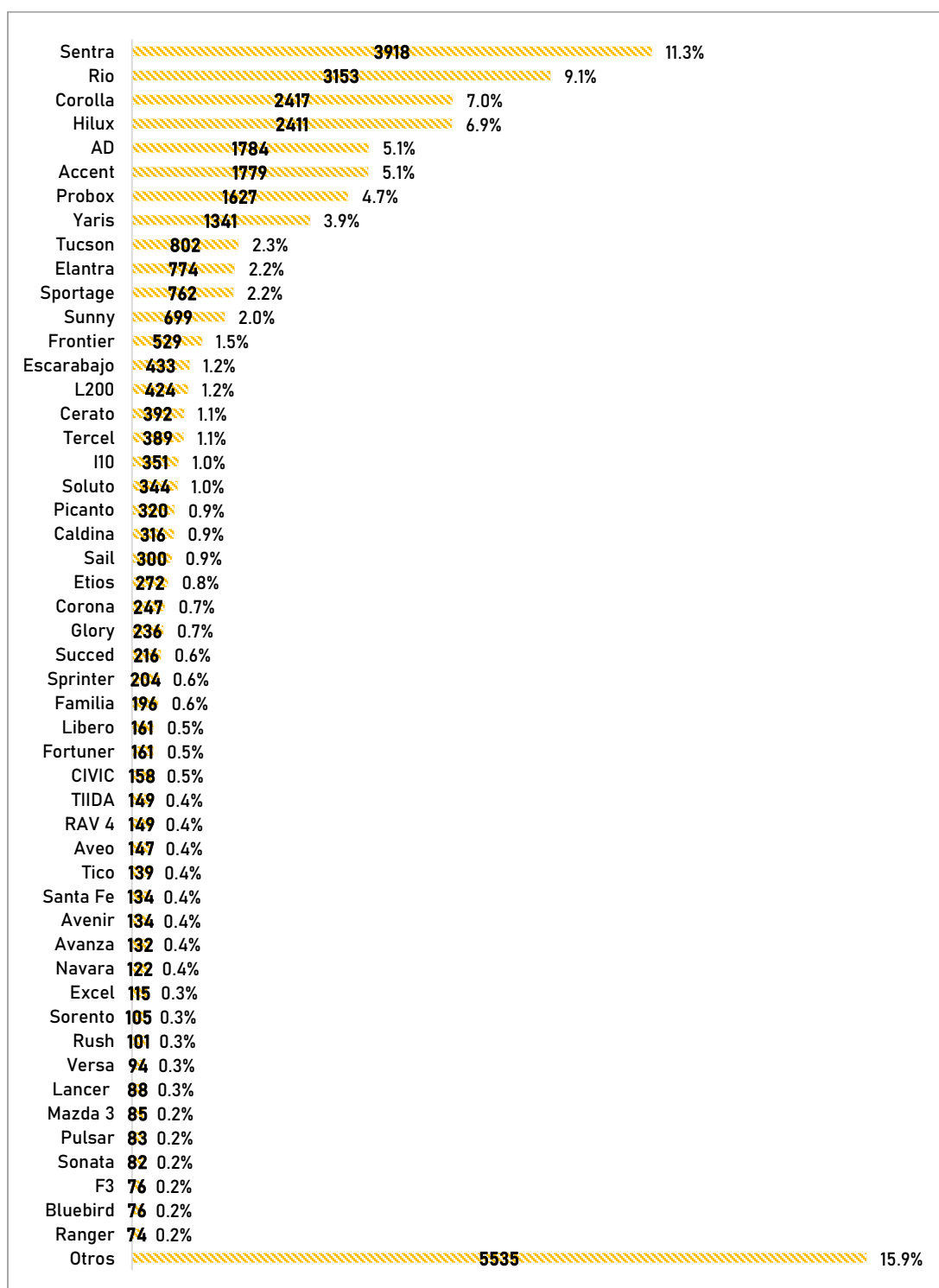
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 6 diferentes marcas.

Nota 3: En la matriz de datos proporcionada por la Policía, se identificaron 250 casos de automóviles sin registro de marca, lo que impidió su clasificación por tipo de carrocería, es decir podría pertenecer a SUV, sedán, Pickup, etc.

Una vez revisada las marcas pasaremos a examinar qué modelos son los más comunes al ser víctima de robo o hurto. Dentro de los modelos destacan el Nissan Sentra (11.3%), el Kia Rio (9.1%), el Toyota Corolla (7%), la Toyota Hilux (6.9%), el Nissan AD (5.1%), el Hyundai Accent (5.1%) y el Toyota Probox (4.7%). Otros modelos incluyen el Toyota Yaris y la Hyundai Tucson (2.3%), así como el Hyundai Elantra y la Kia Sportage, ambos con un 2.2%. El resto de los vehículos representa entre el 0.2% y el 2% del total, mientras que un 16% corresponde a modelos variados, con más de 316 tipos de automóviles distintos.

Si atendemos a los porcentajes acumulados, podemos observar que los primeros ocho modelos concentran más de la mitad de los automóviles hurtados o robados. Los tres primeros de la lista son sedanes, seguidos por pick-ups como la Hilux y station wagons como el AD. Un aspecto destacable es la distribución por marca: de los diez primeros modelos, cuatro pertenecen a la marca japonesa Toyota, tres a la surcoreana Hyundai, dos a Nissan y uno a Kia. Esto implica que, para implementar labores preventivas y diseñar políticas, es fundamental analizar la situación de estas cuatro marcas y evaluar qué esquemas de provisión de autopartes y mecanismos de seguridad incorporan en estos modelos.

Figura 36: Vehículos robados según modelo más recurrente (2019-oct.2024)

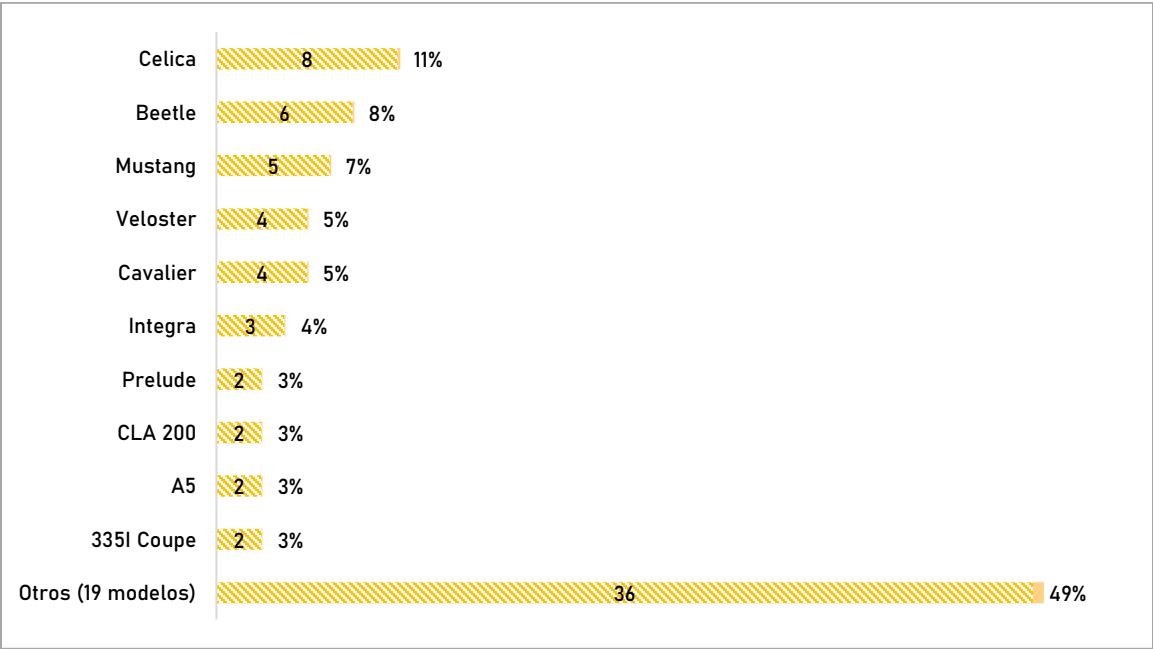
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 287 diferentes modelos.

Nota 3: En el registro de la Policía no se consignaron 72 modelos y se sustrajeron del total.

Profundizaremos más en este aspecto de los modelos según la variable de tipo de carrocería. Respecto a los coupés, al tratarse de un segmento reducido (74 casos) y de modelos exclusivos, no existe una concentración en un tipo específico. En este grupo, el Toyota Celica es el modelo más recurrente, seguido por el Volkswagen Beetle y, de la marca estadounidense Ford, el Mustang.

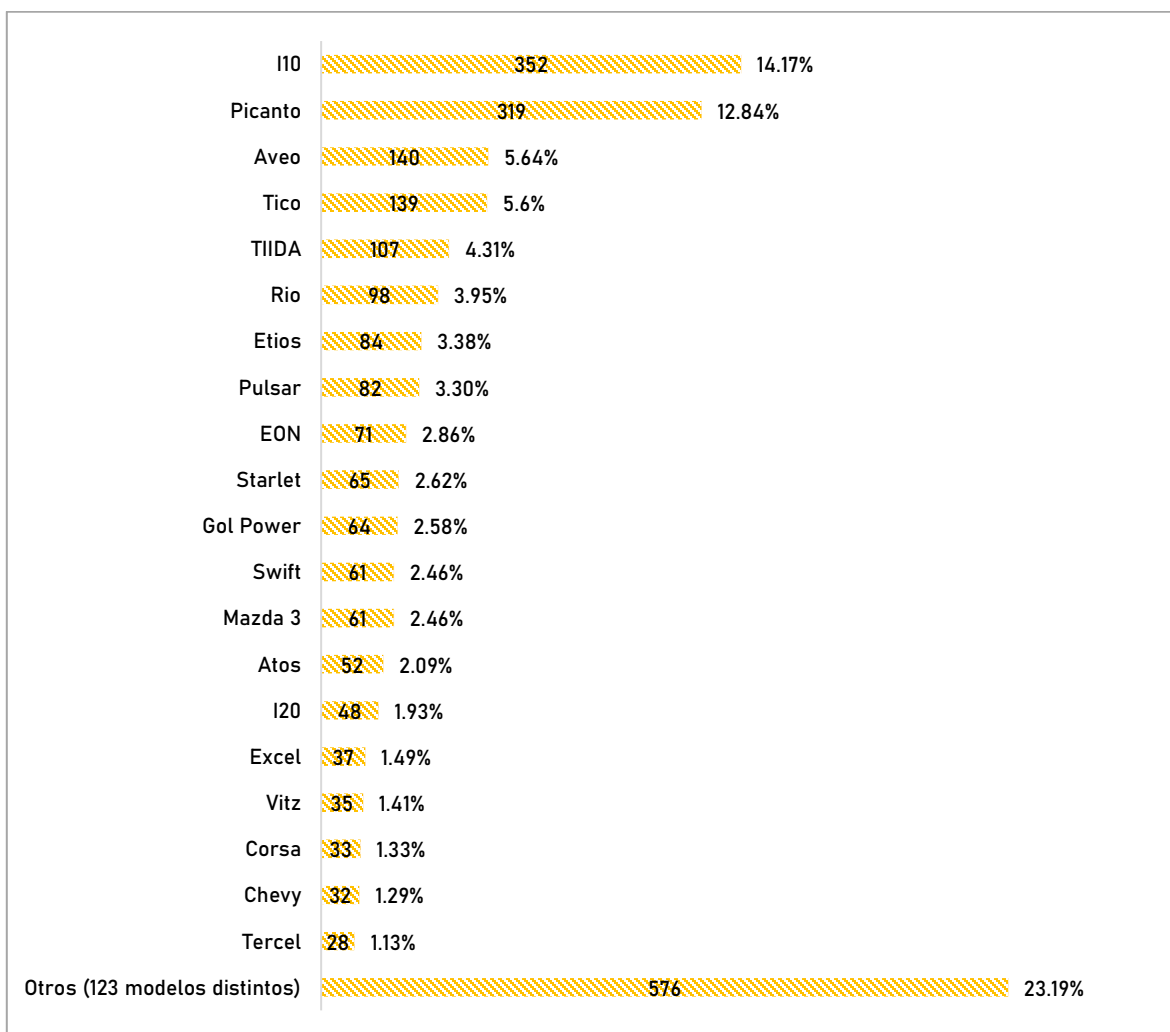
Figura 37: Coupés más victimizados según modelo (2019-oct.2024)



Nota: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

En el caso de los hatchbacks, los 2484 casos denunciados se distribuyeron en 143 modelos distintos, de los cuales el 14.17% corresponde al Hyundai i10, seguido por el Kia Picanto (12.84%), el Chevrolet Aveo (5.64%) y el Tico (5.6%), de la extinta marca Daewoo.

Asimismo, como se observa en la siguiente figura, que muestra los 20 principales modelos según la cantidad de vehículos afectados por el ilícito patrimonial, existe una gran dispersión, ya que 576 vehículos corresponden a 123 modelos distintos, es decir, el 23.21% del total pertenece a una amplia variedad de modelos.

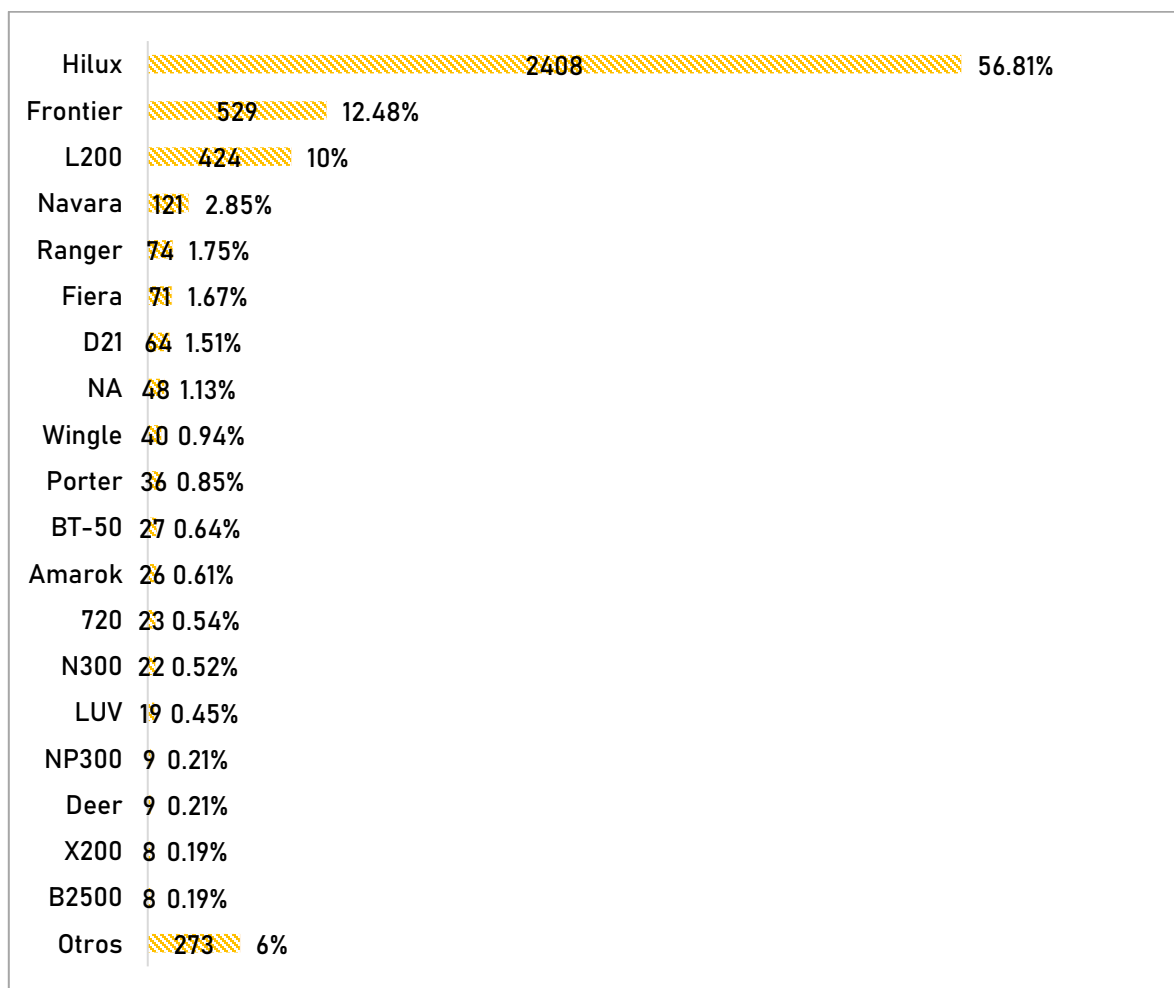
Figura 38: Hatchback más victimizados según modelo (2019-oct.2024)

Nota: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

En el caso de los modelos de pickup estos suman se muestra una clara concentración en unos pocos modelos, con una notable predominancia de la Toyota Hilux, que representa el 56.81% del total de casos reportados, con 2408 unidades. Esto la posiciona como el modelo más afectado por los ilícitos patrimoniales en esta categoría.

En un segundo nivel de frecuencia, se encuentran la Nissan Frontier (12.48%, 529 unidades) y el Mitsubishi L200 (10%, 424 unidades), seguidas por el Nissan Navara (2.85%, 121 unidades).

Más abajo en la distribución, modelos como Ford Ranger (1.74%, 74 unidades) presentan cifras menores. En este aspecto, si se lograra trabajar de forma preventiva con los cuatro primeros modelos se podría reducir el 80% de las incidencias.

Figura 39: Pickup más victimizados según modelo (2019-oct.2024)

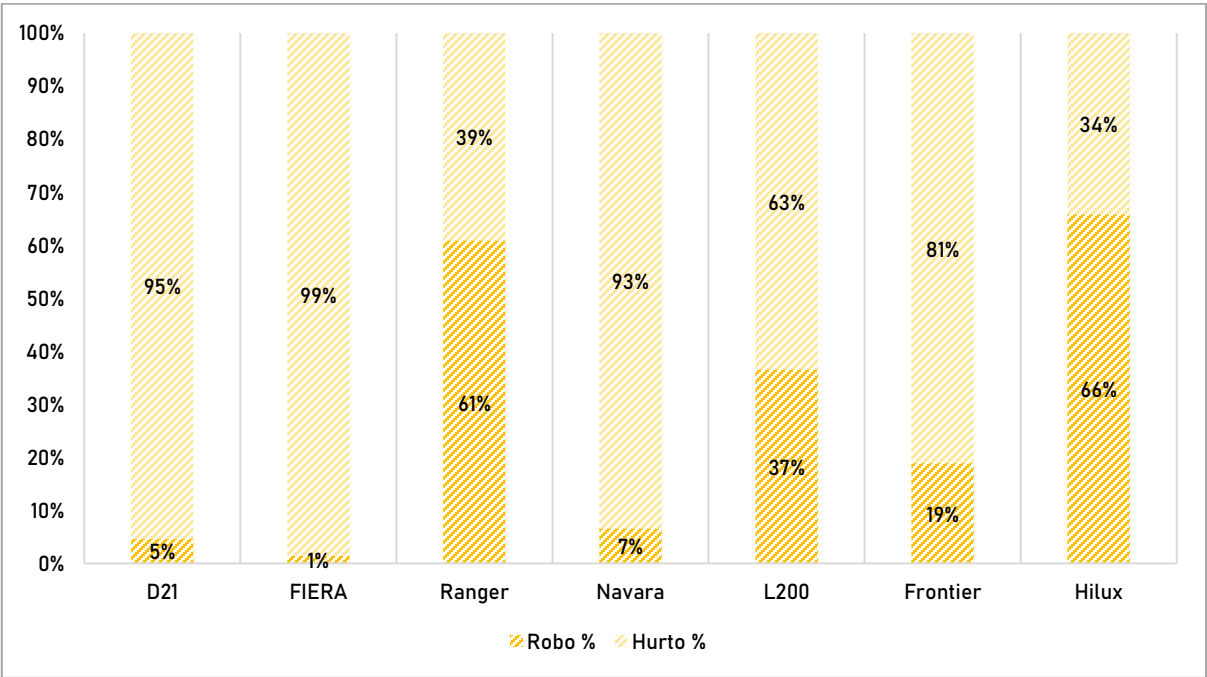
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 112 diferentes modelos.

Nota 3: En el registro de la Policía no se consignaron 48 modelos por lo que se colocaron como NA.

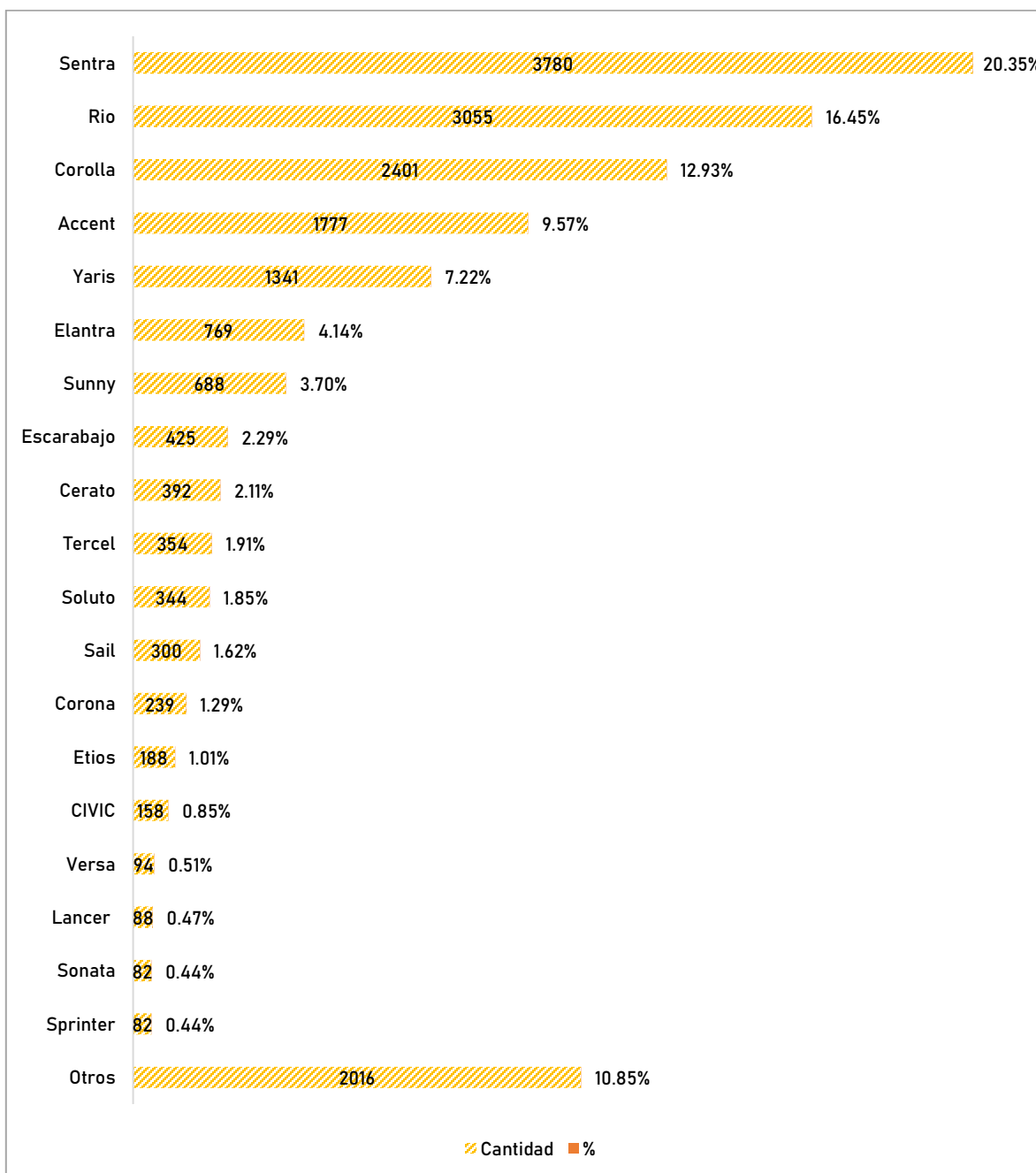
Un aspecto singular es que las camionetas Hilux de Toyota y la Ranger de Ford presentan una tendencia inversa respecto al comportamiento general de los pickups e incluso del conjunto de automóviles: en lugar de ser mayormente hurtadas, como es habitual, estas son robadas con mayor frecuencia. Una posible conjetura es que esta anomalía se deba a la eficacia de sus mecanismos de seguridad, que dificultan el hurto. Sin embargo, ante una alta demanda de este modelo en el mercado ilícito, es probable que los delincuentes se vean obligados a recurrir al robo (empleando violencia o intimidación) para sustraer el vehículo. Si esta hipótesis es correcta, podría sostenerse que, frente a una demanda constante y en presencia de sistemas de seguridad más sofisticados, como el apagado remoto del motor que posee esta pickup, los hurtos disminuirían, pero se incrementaría la sustracción mediante violencia, es decir, el robo.

Figura 40: Primero siete modelos de Pick up según si fueron robadas o hurtadas



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal

Por último, entre los sedanes, el modelo más victimizado es el Nissan Sentra, con 3,780 unidades, lo que representa el 20.35% del total de sedanes robados o hurtados. Le sigue el Kia Rio, con 3055 casos (16.45%), el Toyota Corolla, con 2,401 (12.93%), el Hyundai Accent, con 1777 (9.57%), y el Toyota Yaris, con 1341 unidades, que equivalen al 7.22%. Estos cinco modelos acumulan más del 66% de los vehículos victimizados.

Figura 41: Modelos de sedán según si fueron robados o hurtados

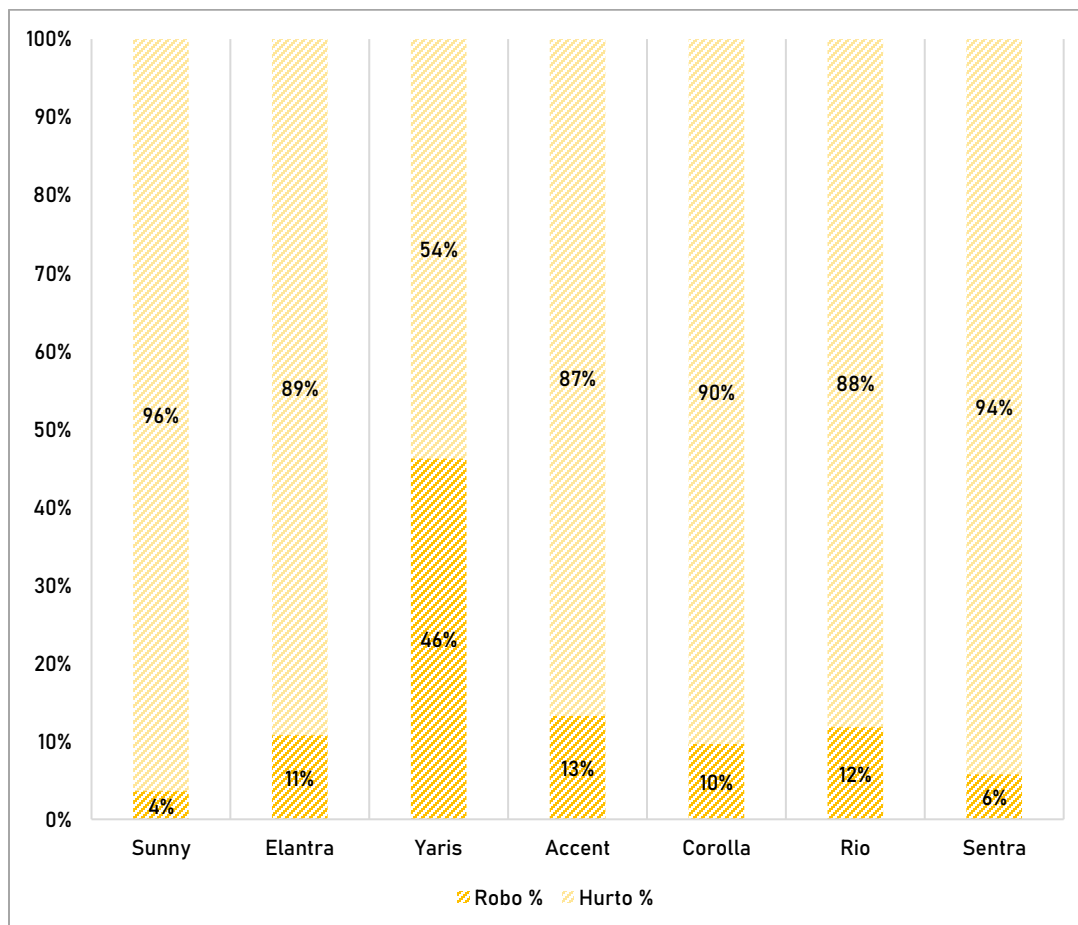
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En otros se incluyen más de 200 modelos.

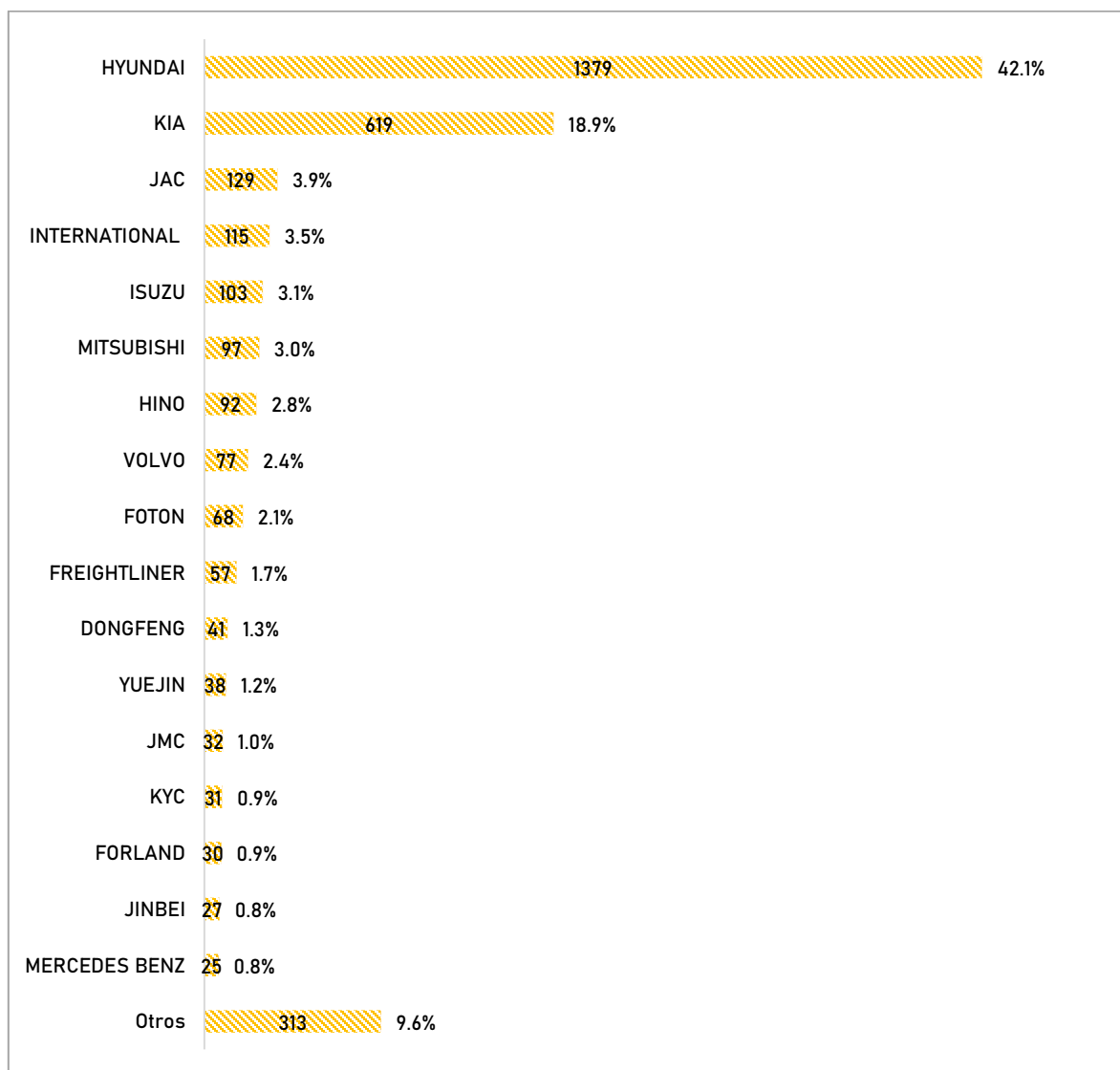
De forma similar, solo un modelo de los sedanes, el Toyota Yaris, presenta una relación similar entre robo y hurto, lo cual va en contra de lo predominante en su clase de vehículos. Esto quiere decir que existe alguna particularidad que hace que sea más difícil su hurto o preferible su robo. Este comportamiento comenzó a mostrarse en los modelos fabricados desde 2014 en adelante, por lo

que es posible que alguna característica en su configuración de fábrica haya provocado que se invirtiera la relación, favoreciendo el robo sobre el hurto.

Figura 42: Primeros siete modelos de sedán según si fueron robados o hurtados



Pasaremos ahora a revisar de manera breve la situación de los camiones en donde de manera similar una marca concentra gran cantidad de vehículos reportados como hurtados o robados. En este caso, Hyundai con 1379 vehículos correspondiente al 42.1% del total, seguido por Kia con 619 (18.9%) ambos representan más de la mitad de los camiones (61.1%).

Figura 43: Camiones según marca denunciados como robados o hurtado

Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 112 diferentes modelos.

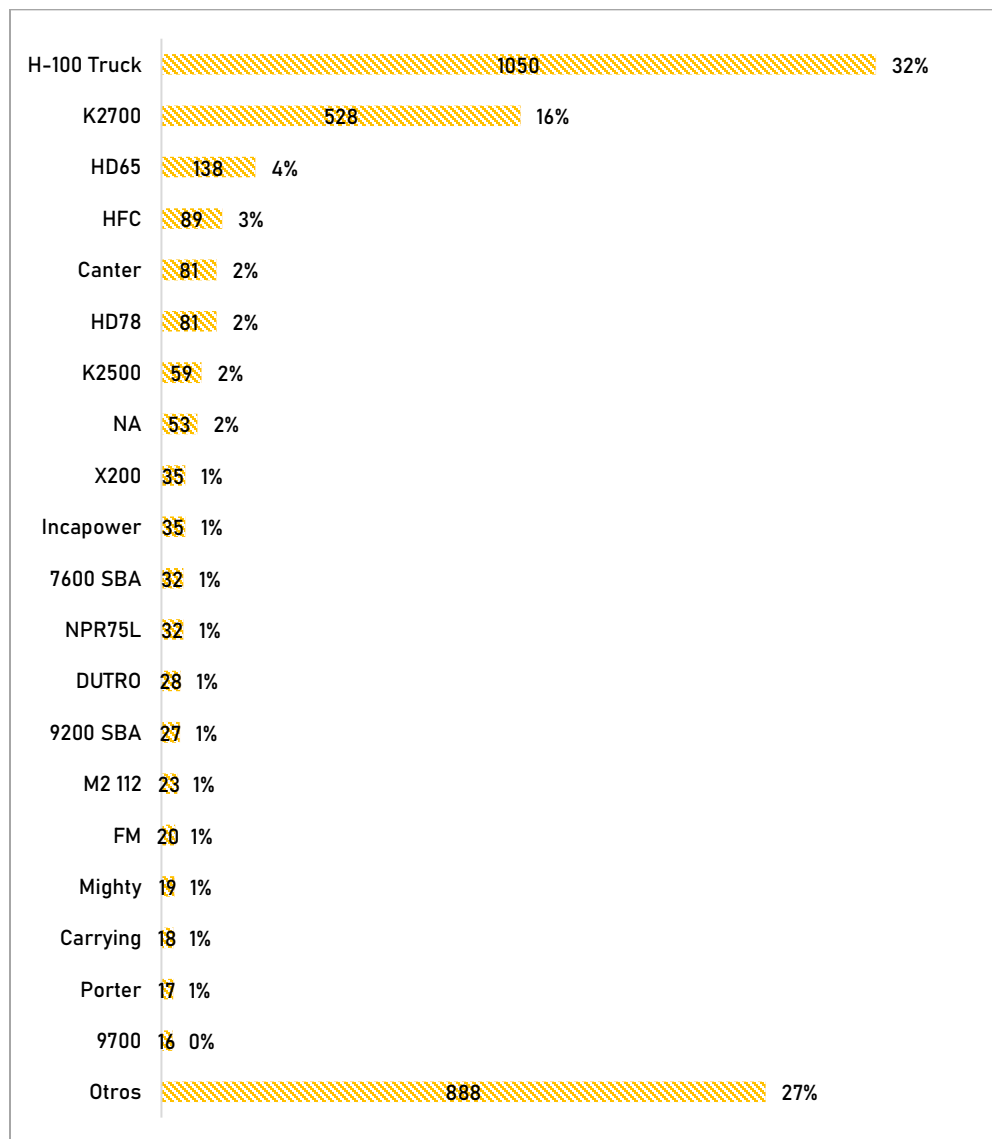
Nota 3: En el registro de la Policía no se consignaron 48 modelos por lo que se colocaron como NA.

En el caso de los camiones, los modelos más robados son los de menor tamaño, es decir, los minicamiones, debido a su mayor facilidad de movilización. En este sentido, el H-100 Truck de Hyundai es el más afectado, seguido por el K2700 de Kia y el HD65 de Hyundai. En conjunto, estos tres vehículos representan más de la mitad de los casos reportados.

En cuanto a los camiones de mayor tonelaje, el modelo HFC de la fabricante china JAC y el Canter de la japonesa Mitsubishi son los que han registrado más denuncias por robo y hurto, con un 3% y un 2%, respectivamente. Por último, el 27 % de los camiones corresponde

a distintos modelos agrupados en la categoría "otros", dado que se trata de 163 modelos diferentes.

Figura 44: Camiones según modelos denunciados como robados o hurtado



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En "otros" se concentraron 163 diferentes modelos.

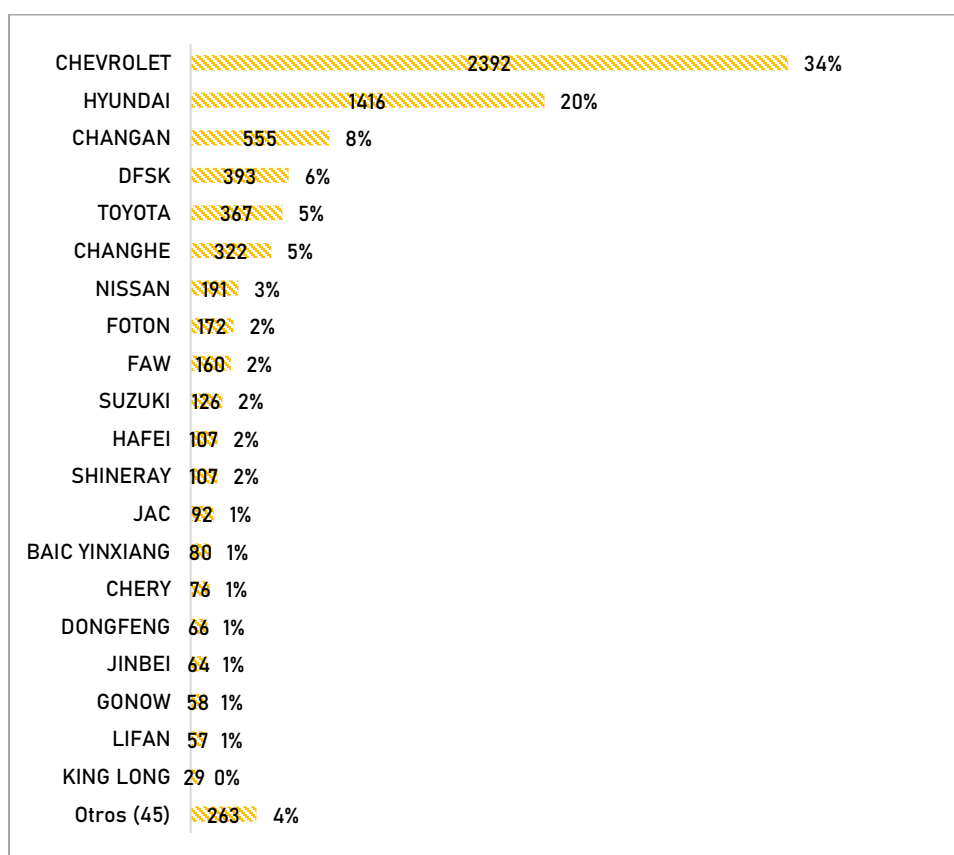
Nota 3: En el registro de la Policía no se consignaron 53 modelos que figuraban como camiones, por lo que se colocaron como NA.

En el caso de los vehículos multipropósito, esta categoría incluye aquellos que cuentan con más asientos que un automóvil y se utilizan para el transporte de pasajeros, destacándose principalmente dos tipos: las van y las minivan.

En este sentido, la marca con mayor número de denuncias por robo o hurto es Chevrolet, con 2392 reportes, lo que equivale al 34 % del total. Le sigue Hyundai, con 1416 vehículos sustraídos, representando el 20 %. En conjunto, estas dos marcas abarcan más de la mitad de los casos registrados.

Por otro lado, en la categoría "otros" se incluyeron 45 marcas adicionales, que en su conjunto representan el 4 % del total de vehículos multipropósito reportados como robados o hurtados.

Figura 45: Multipropósitos según marca denunciados como robados o hurtado



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

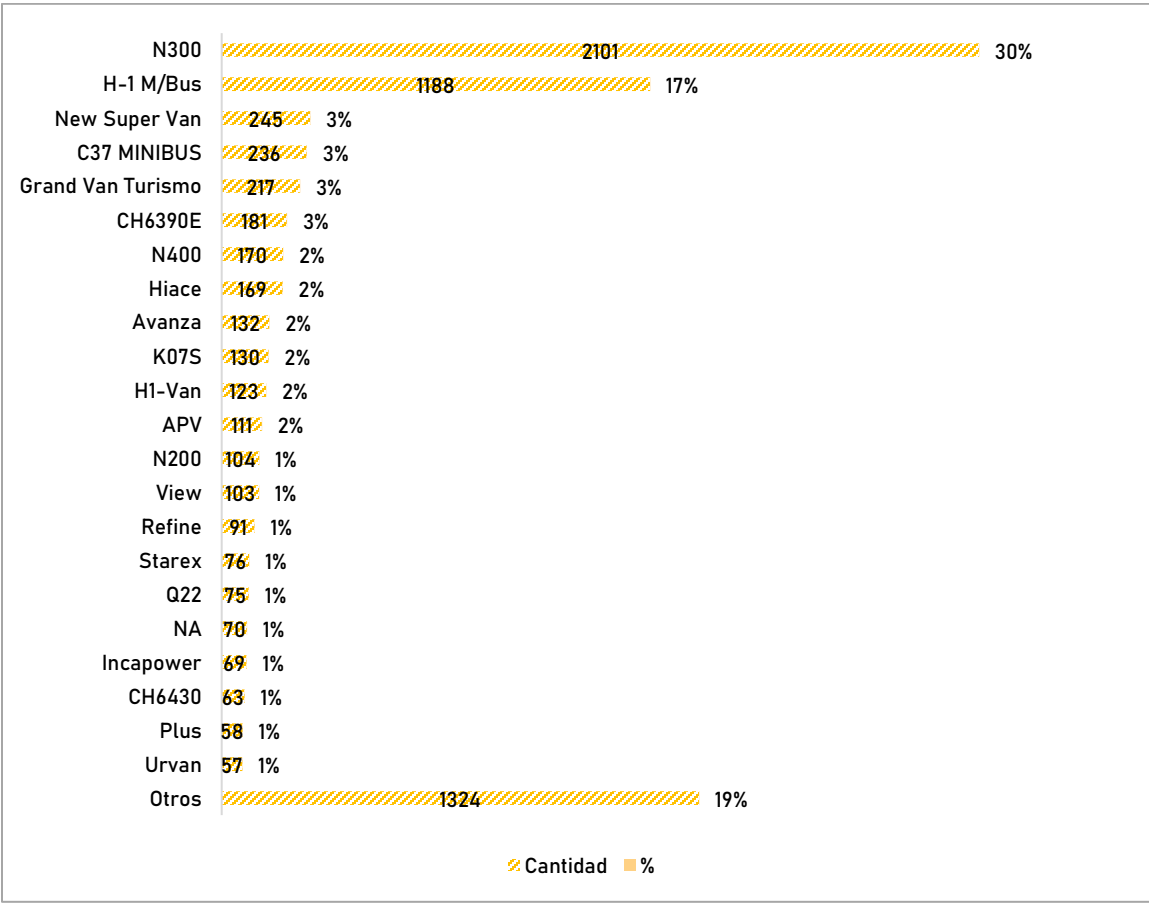
Nota 2: En "otros" se concentraron 45 diferentes modelos.

Nota 3: En el registro de la Policía no se consignaron 53 modelos que figuraban como camiones, por lo que se colocaron como NA.

Respecto a las marcas de los multipropósitos el N300 de Chevrolet es la que tiene mayor representación con el 30% equivalente a 2101 unidades, seguido por el H-1 M/bus de Hyundai con 1188 vehículos que es el 17%, otros cuatro modelos como el New Super Van, C37, el Grand Van Turismo y el Ch6390 tiene cada uno el 3% del total de vehículos de esta clase.

Otro detalle adicional es que existe una gran variedad de vehículos los cuales tiene baja representación por los que se procedió a incluirlos en la categoría de otros, los cuales suman 1324 vehículos en más de 250 modelos distintos.

Figura 46: Multipropósitos según modelo (2019-oct.2024)



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En otros se han incluido más de 250 modelos más.

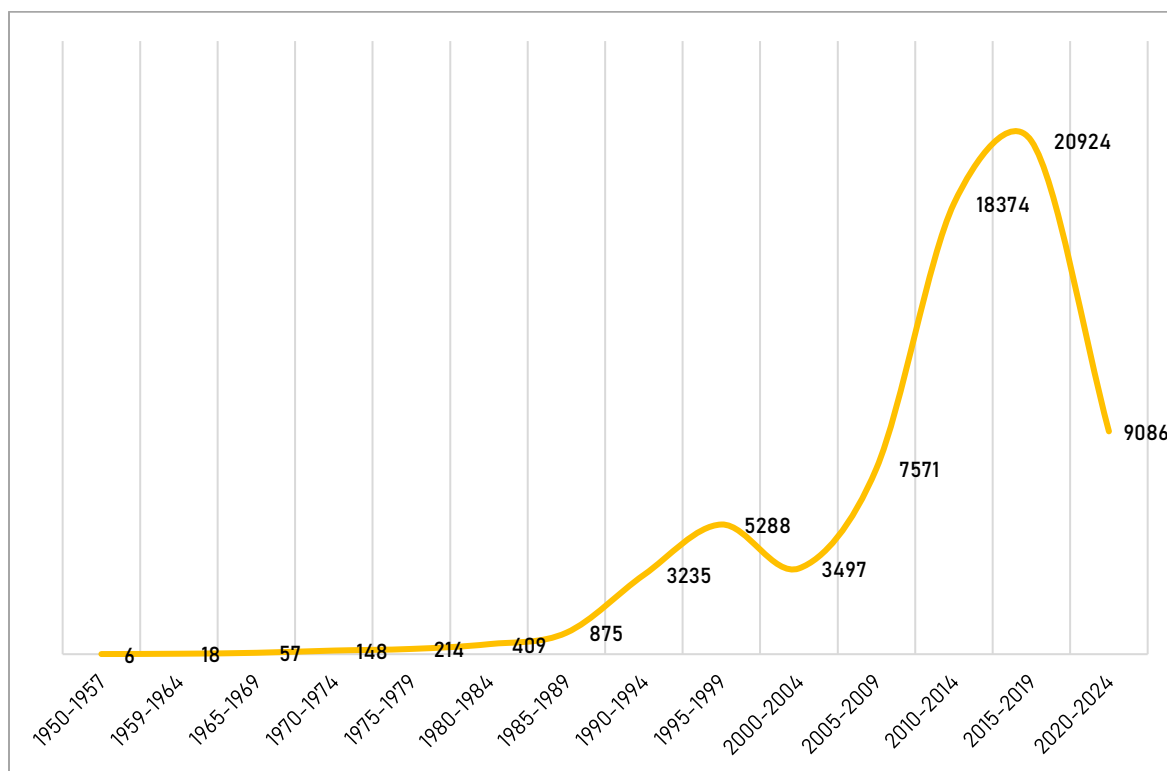
Al analizar otra variable, como el año de fabricación de los vehículos robados o hurtados, se observa una distinción significativa. Dentro del periodo comprendido entre 2019 y parte del 2024, se aprecia una tendencia clara: los vehículos más victimizados corresponden a modelos fabricados entre 1992

y 2017, con picos destacados en los años 1996 (1,234 robos) y 2017 (4,577 robos). Antes de 1980, los robos son escasos, pero a partir de esa década comienzan a incrementarse de manera progresiva.

Los modelos producidos entre 1992 y 1998 muestran un aumento considerable, probablemente debido a su amplia presencia en el parque automotor y a deficiencias en sus sistemas de seguridad. Entre 2008 y 2017, los vehículos vuelven a registrar altos niveles de sustracción, lo que podría explicarse por una elevada demanda de autopartes y por su relativa facilidad para ser sustraídos.

Desde 2020, los robos han disminuido en los vehículos más recientes. Los modelos de 2022 registran 1744 casos y los de 2023, 1276, mientras que los de 2024 hasta fines de octubre apenas alcanzan 340. Esto puede deberse a mejoras en los sistemas de seguridad, como inmovilizadores electrónicos y rastreo GPS, así como a la menor disponibilidad de estos modelos en circulación. Esto quiere decir que los vehículos de mediana antigüedad entre 5 a 15 años de antigüedad fueron los más victimizados.

En términos agregados, los vehículos de mediana edad son los objetivo de los criminales por lo que el trabajo de prevención recaería primero sobre los compradores particulares para que puedan asegurar su inversión con mejores mecanismos de seguridad, mientras que los vehículos nuevos tendrían que salir de la concesionaria con estos dispositivos ya instalados y homologados con los sistemas de la policía.

Figura 47: Vehículo robados y hurtados según año de producción

Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: En el registro de la Policía no se consignaron la fecha de fabricación de 752 vehículos.

Al realizar el mismo análisis, pero considerando la clase del vehículo, se advierten tendencias singulares que permiten identificar patrones propios de cada una.

Los datos revelan una evolución en la cantidad de automóviles robados según su año de fabricación. En este caso, los modelos más afectados se concentran entre 1990 y 2010, con un pico en el año 2010, cuando se registraron 2353 casos. A partir de ese punto, la tendencia muestra un descenso gradual, aunque las cifras siguen siendo relevantes.

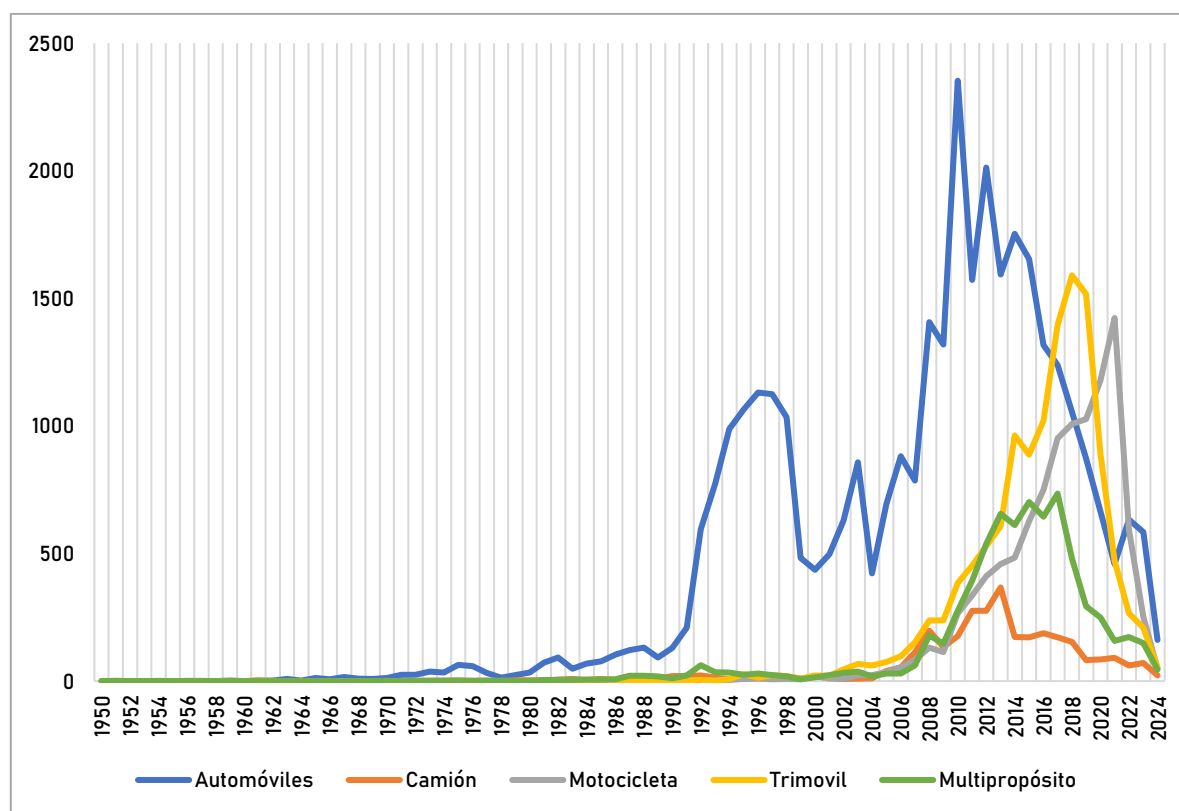
Este patrón sugiere que los automóviles más frecuentemente sustraídos corresponden a un rango de antigüedad de entre 10 y 30 años, lo cual podría explicarse tanto por su alta presencia en el parque automotor como por los menores niveles de seguridad que presentan en comparación con los modelos más recientes.

Las motocicletas presentan un patrón diferente, con un incremento notable en los modelos producidos después de 2010. El punto máximo ocurre en 2021 con 1423 unidades robadas, lo que indica que los delincuentes prefieren modelos recientes. Lo mismo ocurre con los trimóviles, que

alcanzan su mayor número de robos en 2018 con 1590 unidades afectadas. Esto sugiere que estos vehículos son robados en función de su utilidad inmediata y demanda en el mercado secundario, más que por su antigüedad o facilidad de desmantelamiento.

Los camiones y vehículos multipropósito presentan un comportamiento más estable, con incrementos graduales y picos menos pronunciados. La cifra más alta de robos de camiones ocurre en 2013 con 367 casos, mientras que los vehículos multipropósito tienen su punto más alto en 2015 con 702 casos. Sin embargo, ambos tipos de vehículos muestran una tendencia descendente después de estos años. En conjunto, estos datos reflejan que la elección de los delincuentes varía en función del tipo de vehículo y su aplicabilidad en el mercado ilegal, con diferencias notables en la preferencia por modelos antiguos o recientes. Estos patrones se pueden visualizar de mejor manera en la figura siguiente la cual presente líneas según el rango de años de fabricación.

Figura 48: Vehículos victimizados según clase y año de fabricación



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

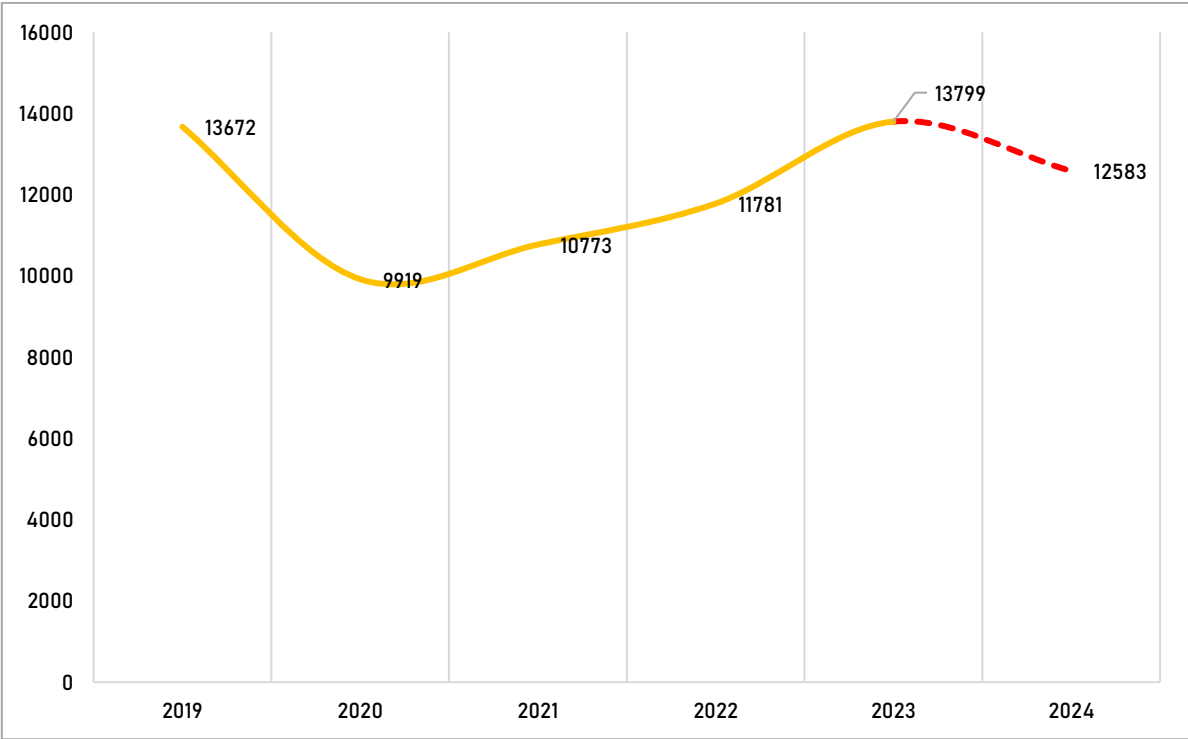
Nota 2: En el registro de la Policía no se consignaron la fecha de fabricación de 683 vehículos: 212 automóviles, 221 trimóviles, 114 motocicletas, 82 camiones y 54 multipropósitos.

En relación a la variable año de fabricación, específicamente a la del año del hecho delictivo, es decir en que año fue hurtado o robado el vehículo.

Al analizar la tendencia de los robos a lo largo de los años, se observa que la incidencia delictiva alcanzó su punto más alto en 2019, con 13672 vehículos sustraídos, para luego descender a 9919 en 2020 debido al impacto de la pandemia. Posteriormente, los casos aumentaron de manera constante hasta 2023, cuando llegaron a 13799. En 2024, si bien los datos disponibles abarcan solo hasta octubre, una proyección de la tendencia sugiere una ligera disminución en comparación con el año anterior.

En promedio, en todos estos años, se registran 11742 robos o hurtos de vehículos por año, es decir que cada año se espera un rango similar de vehículos victimizados.

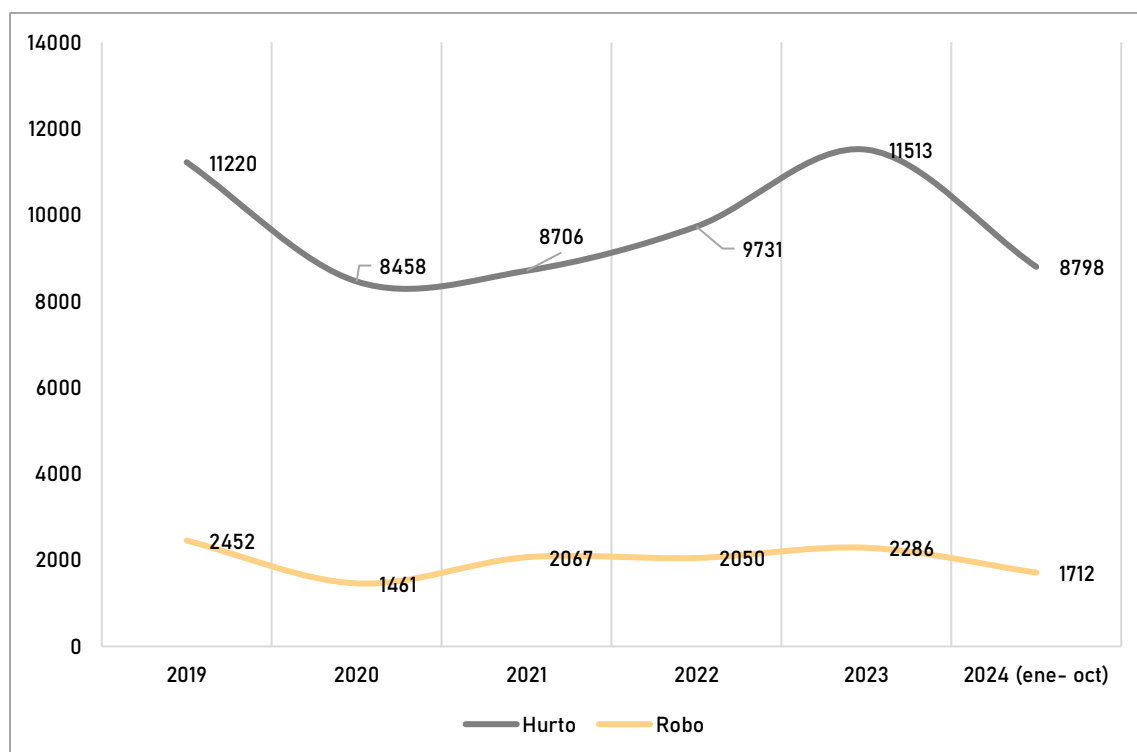
Figura 49: Año de robo y hurto de vehículos (2019-2024)



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.
Nota 2: En 2024, la PNP reportó los datos hasta octubre 10 510 vehículos. Mediante la función pronóstico basado en regresión lineal y datos históricos, se estimó un total de 12 583 vehículos para el 2024, sumando 2072 proyectados para completar los dos últimos meses del año.

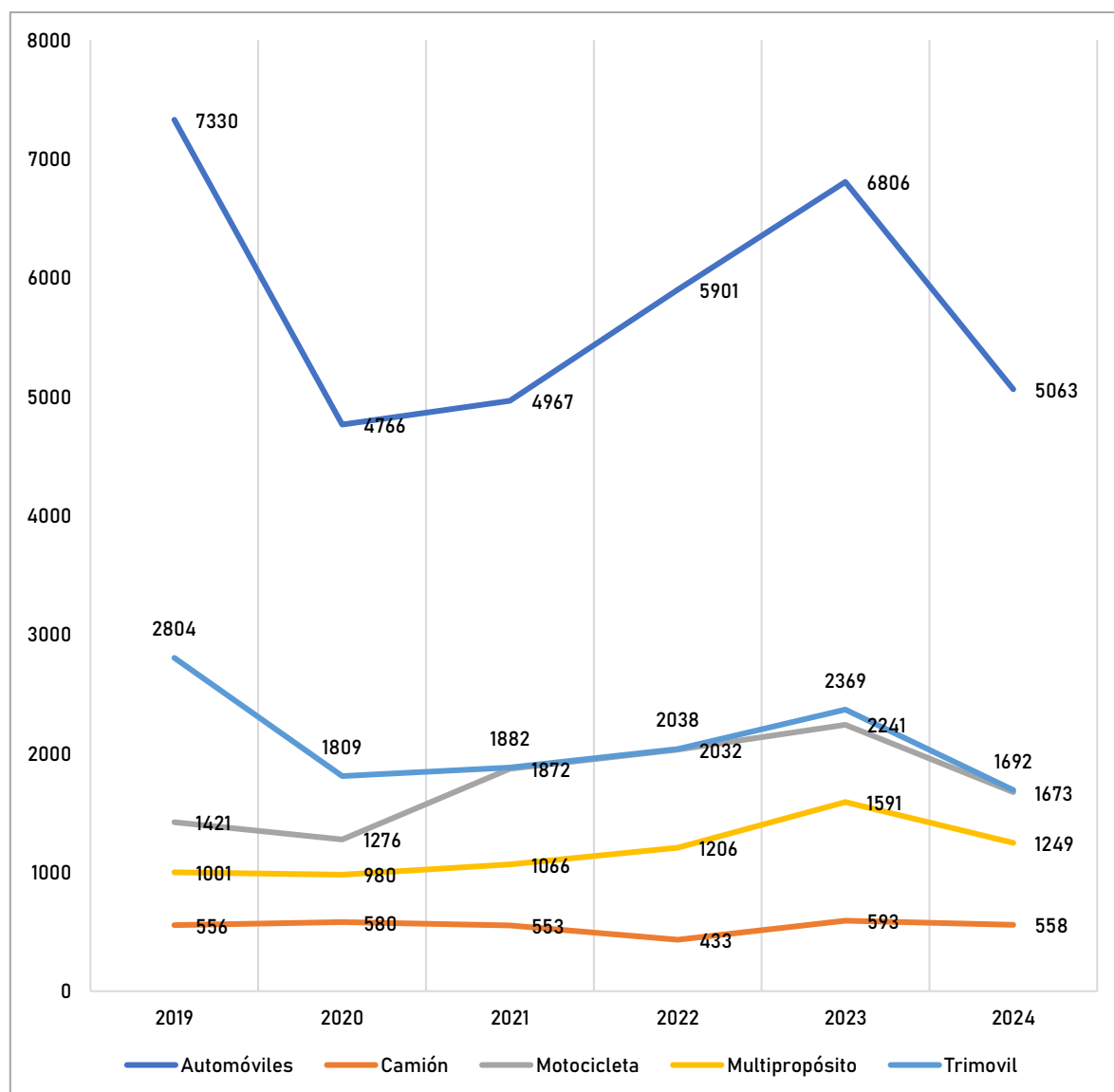
Al dividir la línea de tendencia entre los casos de hurto y robo, se observan dos comportamientos distintos según el tipo de ilícito. El robo mantiene una tendencia sostenida sin variaciones pronunciadas, mientras que el hurto presenta un patrón más errático: en 2019 los valores eran altos, descendieron durante la pandemia y volvieron a incrementarse a partir de 2022 hasta 2023. Estos datos sugieren que el robo es más resistente a las acciones de seguridad, ya que se mantiene constante a lo largo del tiempo y en distintos contextos, mientras que el hurto es más variable e influenciado por factores circunstanciales.

Figura 50: Robo y hurto de vehículos según (2019-2024)



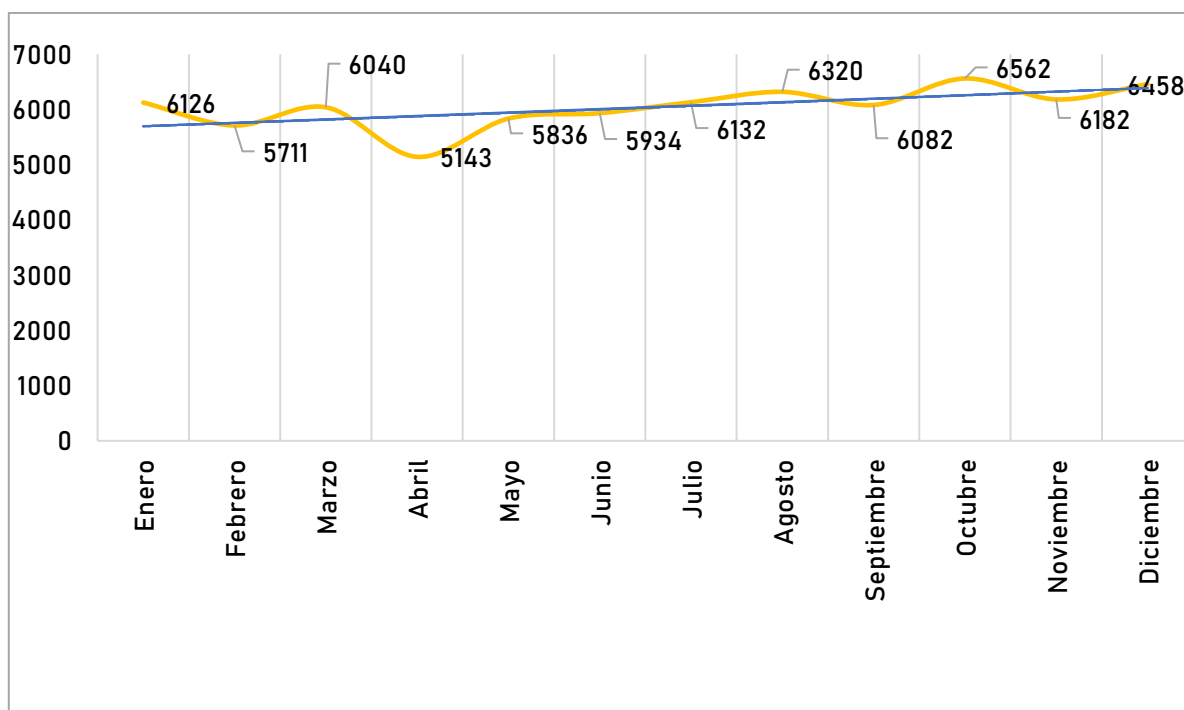
Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Considerando esta tendencia por clase de vehículos podemos notar que el caso que presenta una mayor irregularidad es el de los automóviles, pues los camiones y los vehículos multipropósito tienen una tendencia constante sin picos o valles pronunciados, en el caso de las motocicletas y trimóviles se ven una tendencia similar en donde si bien hay aumentos no son tan abruptos como en el caso de los automóviles.

Figura 51: Clase de vehículos según año de la denuncia ante la PNP (2019-oct. 2024).

Nota: Información elaborado por medio de la base de datos de la PNP.

Pasando a analizar los meses en donde se comete un mayor número de robos y hurtos de vehículos se procedió a analizar todos los meses desde el 2019 hasta el 2024 para todos los tipos de vehículos. El resultado de la exploración muestra que aparentemente no existe de forma agregada una tendencia estacional en los datos, es decir que los crímenes de robo y hurto de vehículos son constantes en todos los meses.

Figura 52: Meses desde el 2019 hasta el 2024 según incidencia delictiva

Nota1: En 2024, la PNP reportó los datos hasta octubre faltando los datos de noviembre y diciembre. Mediante la función pronóstico basado en regresión lineal y datos históricos, se estimó un total de 12,583 vehículos para el 2024, sumando 2,072 proyectados para completar los dos últimos meses del año.

Se observa, además, un fenómeno particular atribuible a la emergencia sanitaria por COVID-19 y a las medidas de inmovilización social impuestas por el gobierno. En la figura anterior, se evidencia una reducción en la tendencia durante abril, afectada por un valor atípico registrado en abril de 2020, que distorsiona toda la serie, así como por otro valor disonante en febrero de 2021, el cual coincide con un endurecimiento de las medidas de restricción debido a la segunda ola de contagios.

La tendencia observada en los datos parece mantenerse de forma constante mes a mes, sin evidencias claras de estacionalidad. No obstante, la pandemia introdujo una distorsión en la serie temporal. Para atenuar este efecto, se ha decidido considerar únicamente los años 2022 y 2023, por tratarse de periodos completos y exentos de emergencia sanitaria. Asimismo, el análisis se limita a motocicletas, automóviles, vehículos multipropósito, trimóviles y camiones. Bajo estos criterios, se advierte que, aunque no existe una estacionalidad pronunciada al considerar los años en su conjunto, sí se aprecian diferencias intermensuales relevantes entre determinados meses.

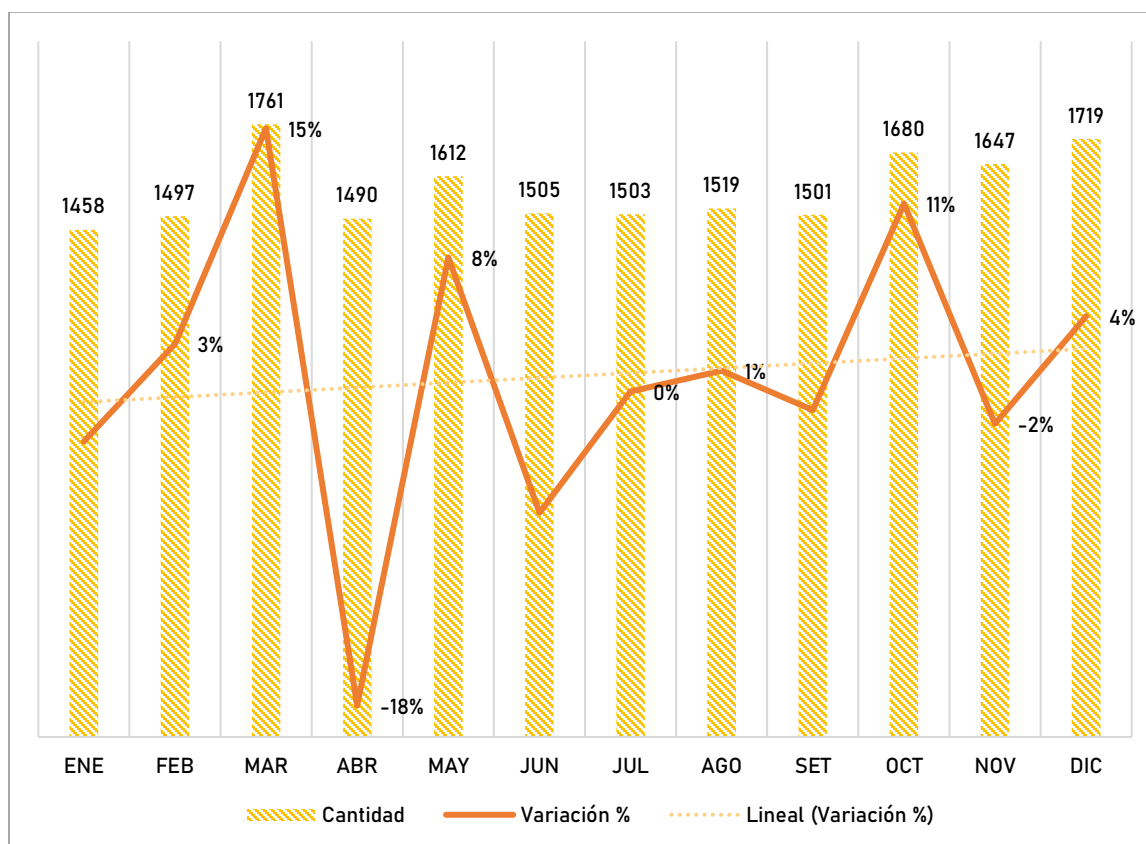
En la primera figura correspondiente a los automóviles, se observa una posible tendencia estacional. Los datos muestran fluctuaciones mensuales en la cantidad de vehículos registrados o comercializados, con incrementos y descensos alternados. Destacan el fuerte aumento en marzo

(15%) y la abrupta caída en abril (-18%), seguida de una recuperación en mayo (8%). Entre junio y septiembre, las variaciones son menores, lo que indica una relativa estabilidad, mientras que octubre presenta un repunte significativo (11%), seguido de una leve disminución en noviembre (-2%) y un cierre al alza en diciembre (4%).

Para determinar si las variaciones entre meses son relevantes, se usará el criterio estadístico que considera una variación significativa cuando un dato excede en más del doble la desviación estándar de la serie en relación con el promedio.

En este caso, la desviación estándar es de 99.14, por lo que cualquier variación superior al promedio (1574) más dos veces la desviación estándar (198.28) podría atribuirse a un factor específico y no al azar. Sin embargo, ningún valor supera ese umbral. No obstante, el dato de abril muestra una diferencia notable respecto al mes anterior, lo que sugiere la presencia de un fenómeno recurrente que, año tras año, podría estar contribuyendo a la reducción del robo y hurto de vehículos durante ese periodo.

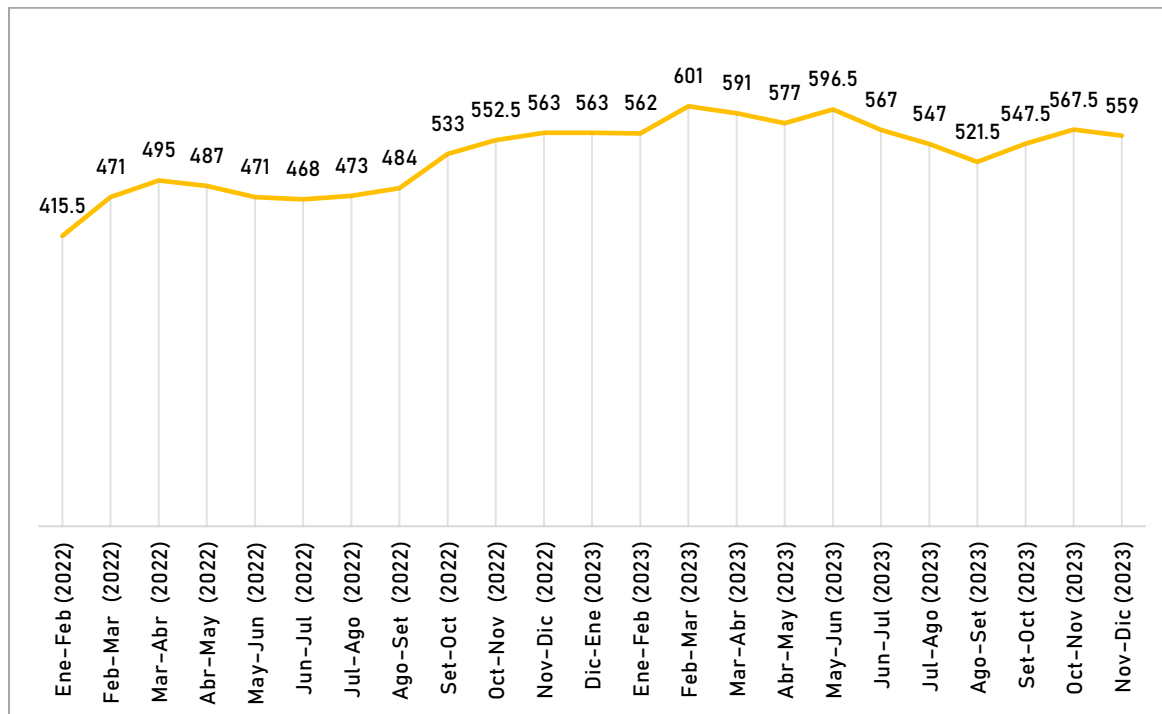
Figura 53: Tendencia de robo de automóviles (2022, 2023 y 2024)



Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Si hacemos una inspección por bimestres móviles en donde se compara los dos meses del 2022 y 2023, se confirma que a nivel agregado de la serie anual no existe un mes que salga del promedio, pero de la misma forma se observan algunos incrementos en los mismos meses antes señalados, por lo que podría tratarse de un ligero efecto en donde en diciembre y enero sube la criminalidad, luego desciende a partir de marzo para luego aumentar noviembre.

Figura 54: Serie bimestral móvil de robo y hurto de vehículos (2022-2023)



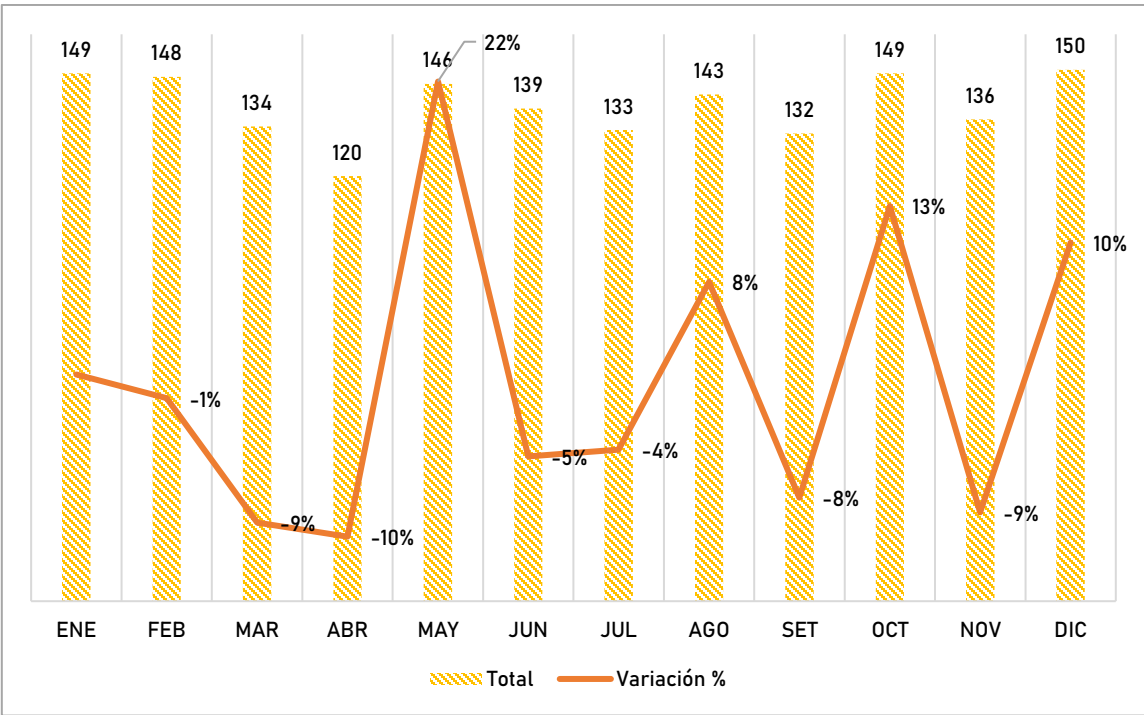
Nota 1: Se utiliza una serie móvil con el propósito de suavizar los efectos propios de cada mes, es decir, atenuar las fluctuaciones estacionales, lo que permite una mejor visualización de las tendencias generales.

En el caso de los camiones, los datos reflejan fluctuaciones mensuales en la cantidad total registrada, con variaciones porcentuales que oscilan entre -10% y 22%. Destaca el fuerte incremento en mayo (22%) tras una caída en abril (-10%), lo que sugiere un patrón similar al de los automóviles, aunque con un retardo, ya que la disminución de abril se origina en febrero. A diferencia de los automóviles, donde se observa un repunte en marzo, en los camiones la caída se prolonga hasta mayo, cuando finalmente se registra una recuperación.

En toda la serie, los valores no se desvían más de dos veces la desviación estándar con respecto a la media. Dado que la desviación estándar calculada es 8.83, ningún valor supera el umbral de 157.6, lo que indica que no hay variaciones extremadamente drásticas. Sin embargo, la diferencia entre

abril y mayo es llamativa, lo que sugiere que esta fluctuación podría tener alguna causa contextual. Otros incrementos notables ocurren en octubre (13%) y diciembre (10%), mientras que marzo, abril, septiembre y noviembre presentan descensos marcados en la serie.

Figura 55: Tendencia de robo y hurto de camiones (2022, 2023 y 2024)

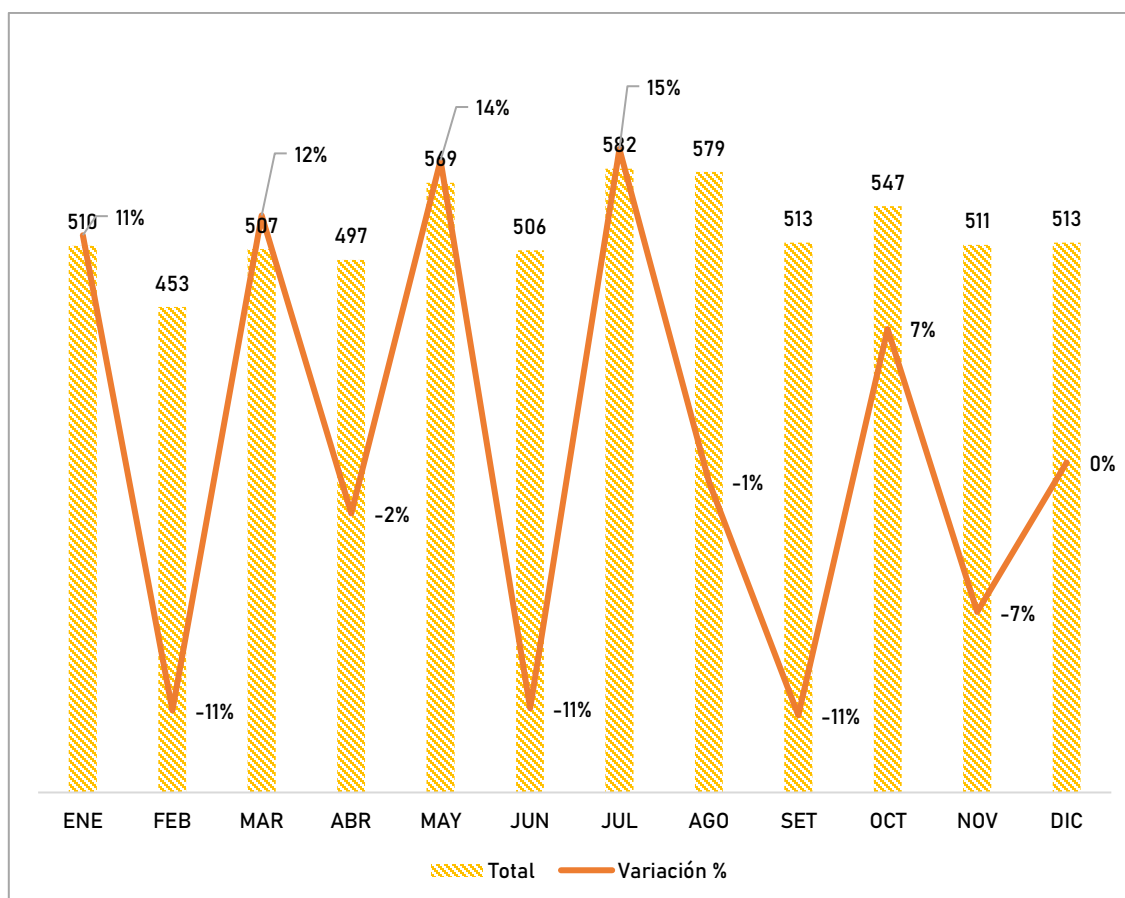


Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

Los datos sobre motocicletas muestran fluctuaciones mensuales con ciertas variaciones, aunque no significativas en el conjunto del año, lo que sugiere una leve estacionalidad. Se observan picos en mayo (14 %) y julio (15 %), seguidos de una caída en junio (-11 %), lo que podría indicar un patrón cíclico en el que las ventas o registros tienden a incrementarse hacia la mitad del año. Asimismo, se presentan descensos marcados en febrero (-11 %), junio (-11 %) y septiembre (-11 %), lo que sugiere que estos meses registran una menor actividad.

La desviación estándar es de 36.4 indica una variabilidad considerable en los datos. Si se tiene con el doble de este valor (76.12) como referencia para identificar fluctuaciones significativas añadiendo el promedio de la serie (524), ninguna variación mensual alcanza pasar de este umbral, pero los cambios observados y su recurrencia de ciertos aumentos y descensos en meses específicos por lo que se podría considerar de que a nivel intermensual si existe cierta estacionalidad.

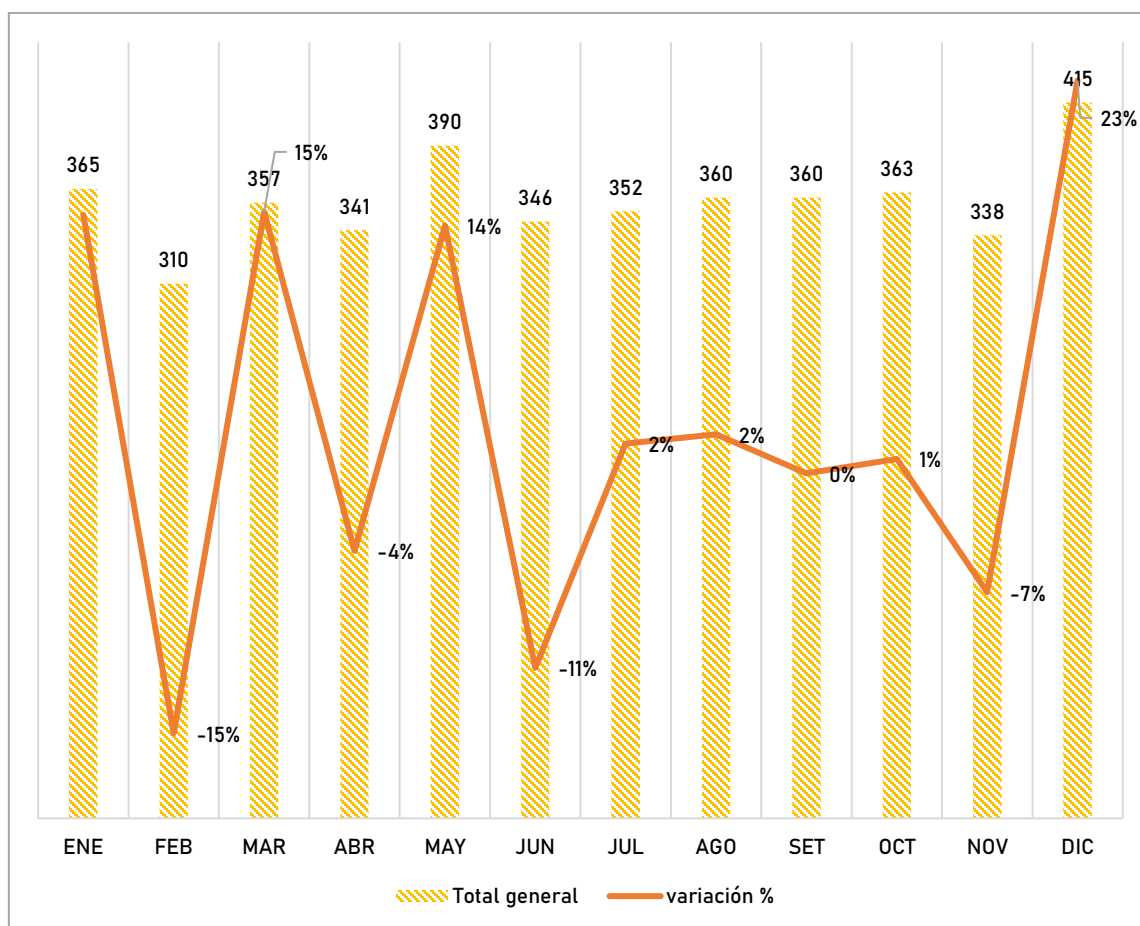
Figura 56: Tendencia de robo y hurto de camiones



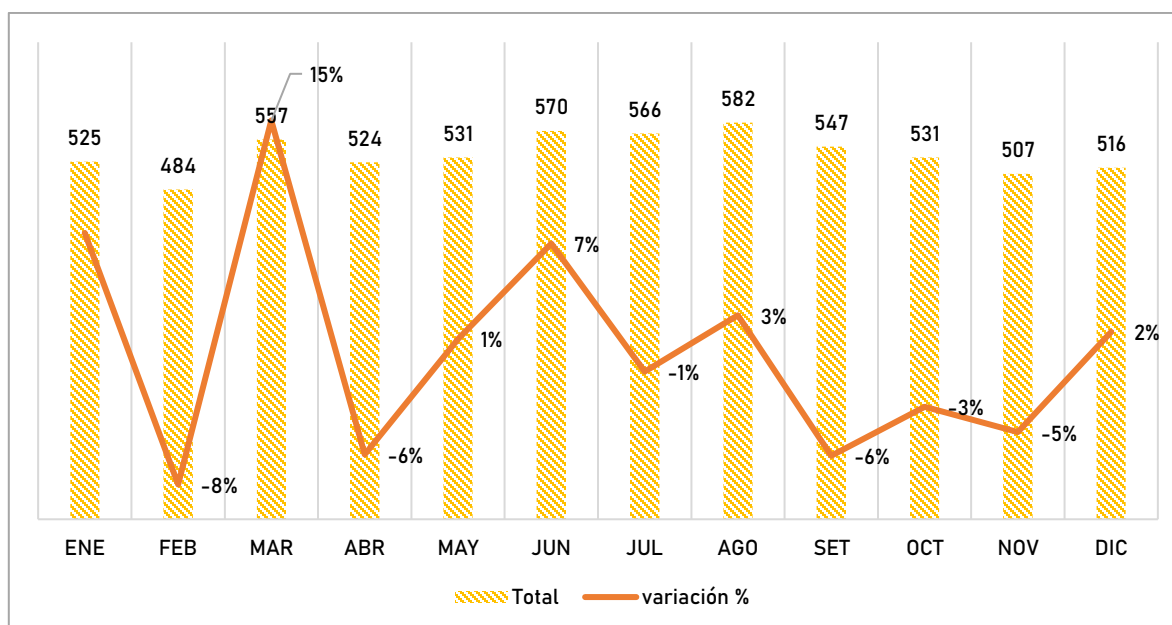
Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

Los vehículos multipropósito muestran fluctuaciones mensuales, con incrementos destacados en enero (15%), marzo (15%), mayo (14%) y diciembre (23%), mientras que las mayores caídas ocurren en febrero (-15%), junio (-11%) y noviembre (-7%). Este patrón sugiere un comportamiento cíclico influenciado por factores estacionales o externos. La desviación estándar es 25.04, por lo que cualquier variación superior a 408 se considera estadísticamente significativa, en nuestro caso el valor supera este número. Esto ocurre entre noviembre y diciembre, lo que indica la presencia de un factor estacional o una causa específica que impulsa el aumento en este mes.

Figura 57: Tendencia de robo y hurto de vehículos multipropósitos

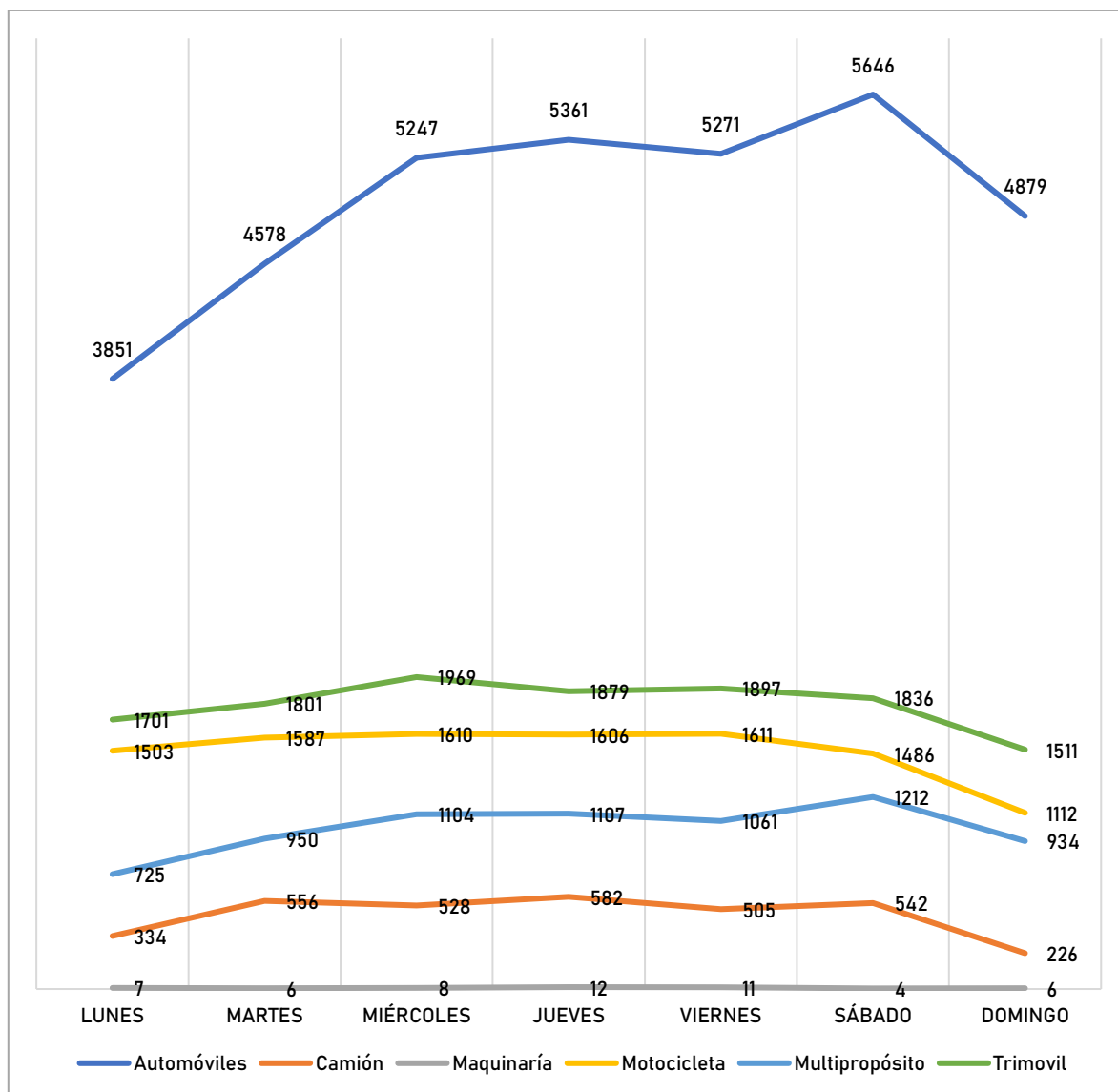


Los datos para los trimóviles muestran fluctuaciones mensuales en la cantidad total registrada, con aumentos destacados en marzo (15%) y junio (7%), mientras que las mayores caídas se observan en febrero (-8%), abril (-6%) y noviembre (-5%). La variación estándar calculada es **27.36**, por lo que cualquier valor superior a **591** puede considerarse estadísticamente significativo, en ese sentido en la serie completa no se muestra esta situación. Sin embargo, el incremento de **73 unidades** entre febrero y marzo podría interpretarse como un cambio relevante entre esos dos meses.

Figura 58: Tendencia de robo y hurto de vehículos Trimóviles

Pasando a analizar las semanas, los datos de victimización por robo y hurto de vehículos muestran una distribución desigual a lo largo de la semana, con variaciones significativas según el tipo de vehículo. En el caso de los automóviles, el mayor número de incidentes ocurre el sábado (5646 casos), seguido del jueves (5361) y el viernes (5271), lo que sugiere una mayor vulnerabilidad hacia el fin de semana. Los camiones presentan un patrón similar, con un pico de robos el jueves (582) y cifras más bajas los domingos (226), lo que podría estar relacionado con la menor circulación en este día. En cuanto a la maquinaria, los incidentes son escasos, con un máximo de 12 casos los jueves y un mínimo de 4 los sábados.

Las motocicletas, por su parte, muestran una victimización relativamente estable durante la semana, con valores que oscilan entre 1112 robos los domingos y 1611 los viernes. En el caso de los vehículos multipropósito, la tendencia es similar a la de los automóviles, con un mayor número de incidentes los sábados (1212) y un menor impacto los lunes (725). Finalmente, los trimóviles registran su punto más alto de robos los miércoles (1969) y los valores más bajos los domingos (1511), lo que sugiere diferencias en los patrones de uso y exposición de estos vehículos a lo largo de la semana.

Figura 59: Victimización de vehículo según tipo y días de la semana (2019-oct.2024)

Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

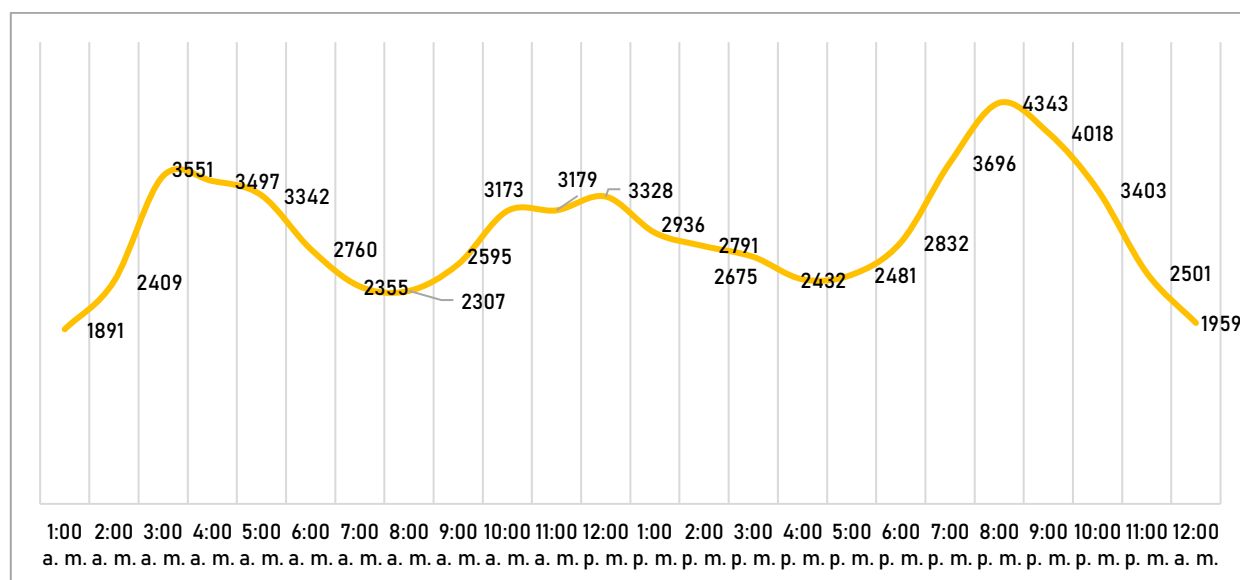
En lo relativo a las horas del día en donde ocurre el hecho se muestra una distribución variable a lo largo del día, con una menor actividad registrada en las primeras horas de la madrugada, entre la 1:00 a. m. y las 6:00 a. m., donde los porcentajes oscilan entre 2.7% y 5.0%. A partir de las 7:00 a. m., la cantidad de registros se mantiene relativamente estable durante el día, con valores cercanos al 4.0%, mostrando ligeros picos alrededor de las 10:00 a. m. y 12:00 p. m. (4.5% - 4.7%).

Por la tarde, los registros disminuyen levemente hasta las 6:00 p. m., cuando comienza un aumento progresivo que alcanza su punto máximo a las 8:00 p. m. (6.2%), seguido de una ligera reducción en

las horas siguientes. El valor Z es de 4162, lo que indica que el horario de 8:00 p. m. es significativo uno se produce por azar, sino que existe una confirmación sobre que ese horario es elegido de manera intencionada para cometer los ilícitos.

La hora con menor cantidad de registros son la 1:00 a. m. y las 12:00 a. m., lo que sugiere que la actividad está más concentrada en la tarde y noche.

Figura 60: Horas en donde se registran más ilícitos



Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

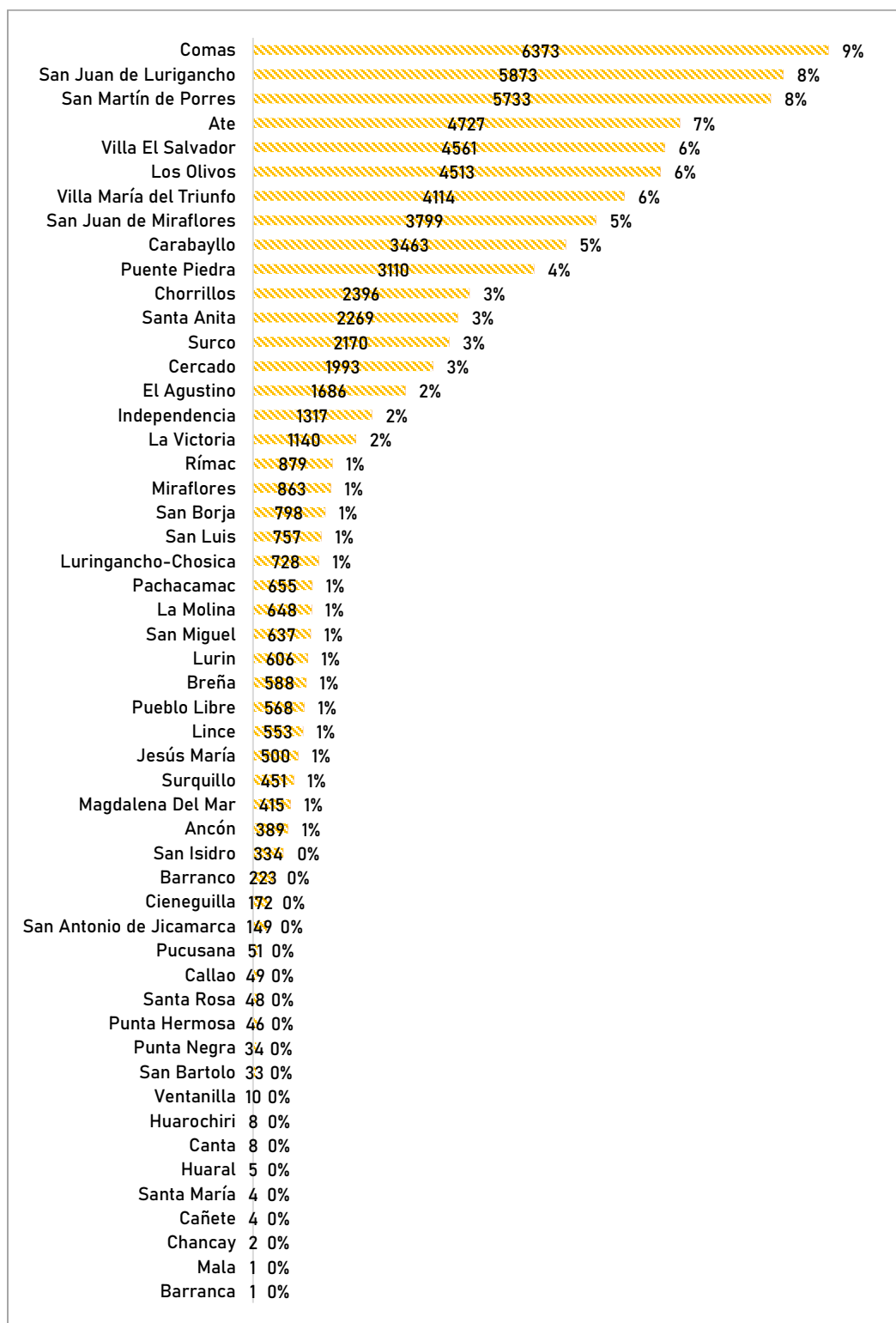
Pasando de la variable de tiempo a la de espacio, en Lima Metropolitana y el Callao²⁴, se registraron incidentes de robo y hurto de vehículos en 50 distritos, con una concentración significativa en determinadas zonas. El distrito con la mayor incidencia fue Comas, con 6373 casos, representando el 9% del total. Le siguen San Juan de Lurigancho, con 5873 casos, y San Martín de Porres, con 5733, ambos con una participación del 8%.

Otros distritos con alta incidencia incluyen Ate, con 4727 robos (7%), así como Villa El Salvador (4561) con un 6%, Los Olivos (4513) con un 6%, y Villa María del Triunfo (4114) con un 6%. En conjunto, estos siete distritos concentran el 51% de los robos de vehículos en Lima Metropolitana, evidenciando una

²⁴ Se incluye el Callao, ya que, aunque no pertenece a Lima, algunas víctimas realizaron su denuncia en una sede policial de Lima, a pesar de que el hecho ocurrió en el Callao. Sin embargo, es necesario especificar que la mayoría de los casos acaecidos en el Callao no están incluidos en este análisis.

distribución geográfica desigual del delito y sugiriendo la necesidad de estrategias focalizadas de prevención y control. total

Figura 61: Vehículos robados según distritos de Lima

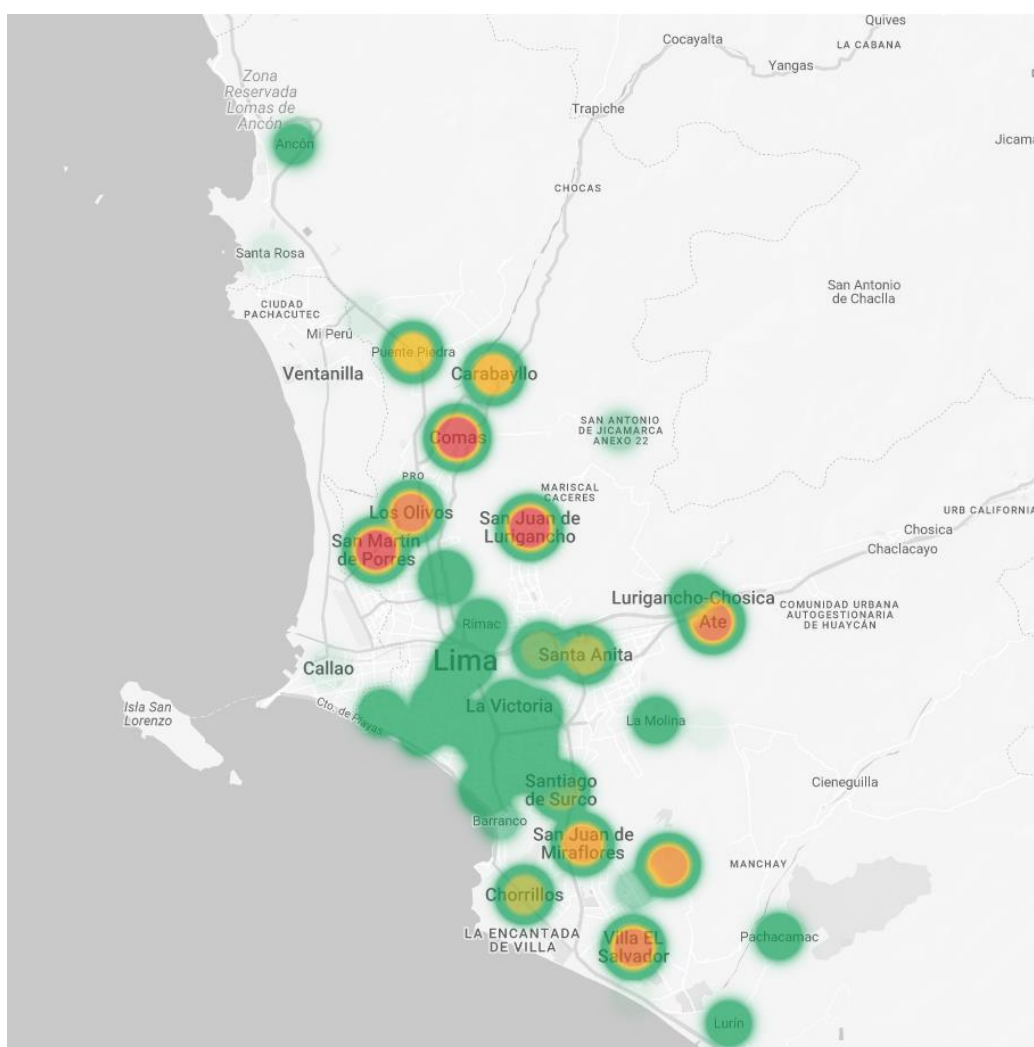


Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: Se incluyen los casos ocurridos en Callao, aunque no sea parte de Lima ya que fueron reportados en Comisarias de Lima metropolitana.

Una forma más visual de identificar las zonas de concentración en la capital consiste en observar cómo se delinean los núcleos distritales vinculados a las sustracciones, los cuales se agrupan principalmente en el norte. En efecto, se produce una continuidad la cual se inicia en Puente Piedra y Carabaylo, alcanzando su mayor densidad en Comas, Los Olivos y San Martín de Porres, a modo de corredor norte de mayor concentración, pero se ve interrumpida al llegar a Lima y el Rímac. En el sector este, destacan únicamente San Juan de Lurigancho y Ate, mientras que el sur presenta una configuración más dispersa, concentrándose el foco principal en Villa El Salvador.

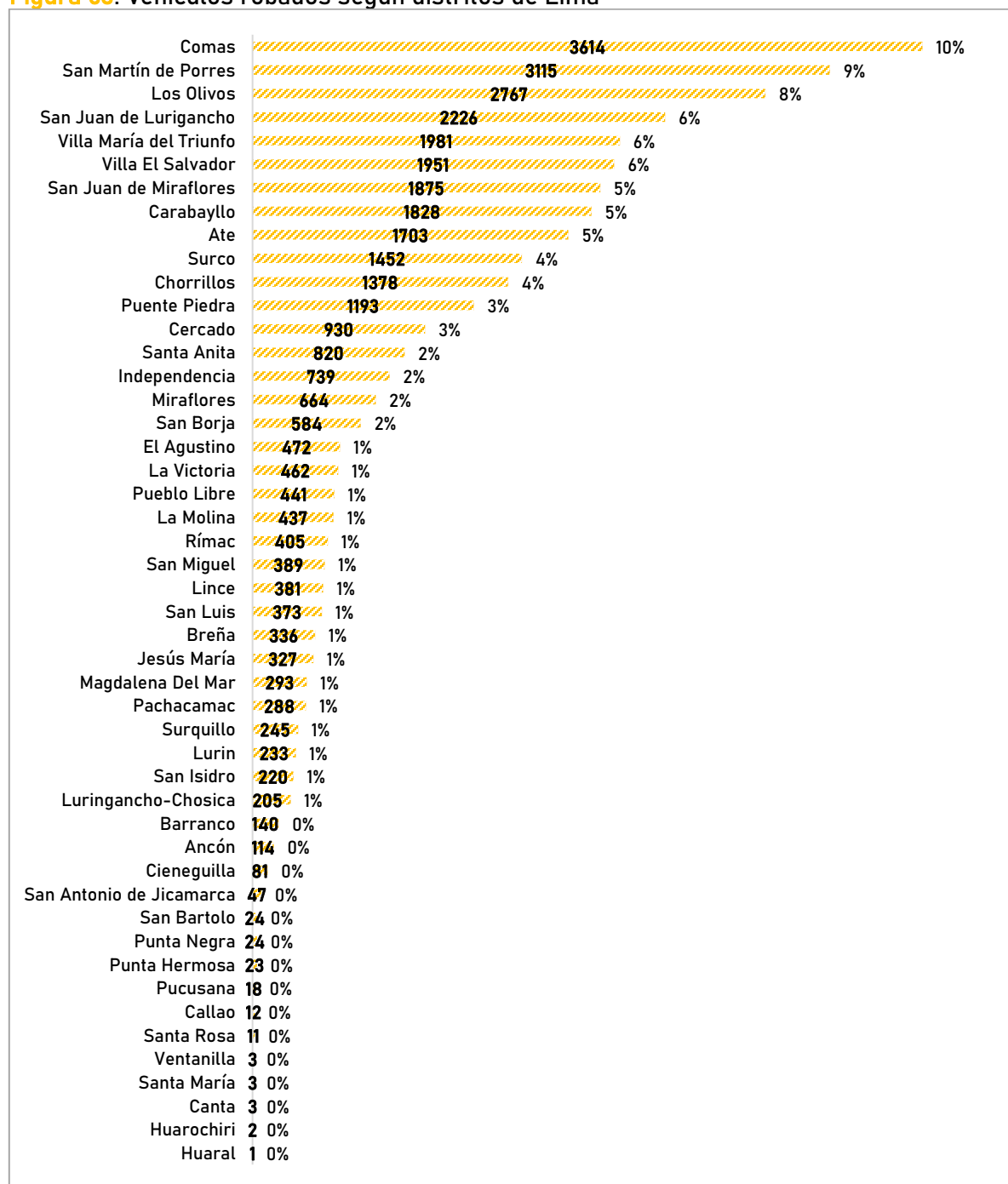
Figura 62: Mapa coroplético de robo y hurto de vehículos



La escala de colores representa los niveles de densidad o concentración, donde el rojo indica las zonas de mayor intensidad, seguido por el naranja y el amarillo, hasta llegar al verde, que señala las áreas de menor concentración de ilícitos.

Al analizar cada distrito, según cada clase de vehículo vemos que para los automóviles Lima norte es la zona de la ciudad más peligrosa con los distritos de Comas, Los Olivos y San Martín de Porres que tienen mayor incidencia delictiva.

Figura 63: Vehículos robados según distritos de Lima

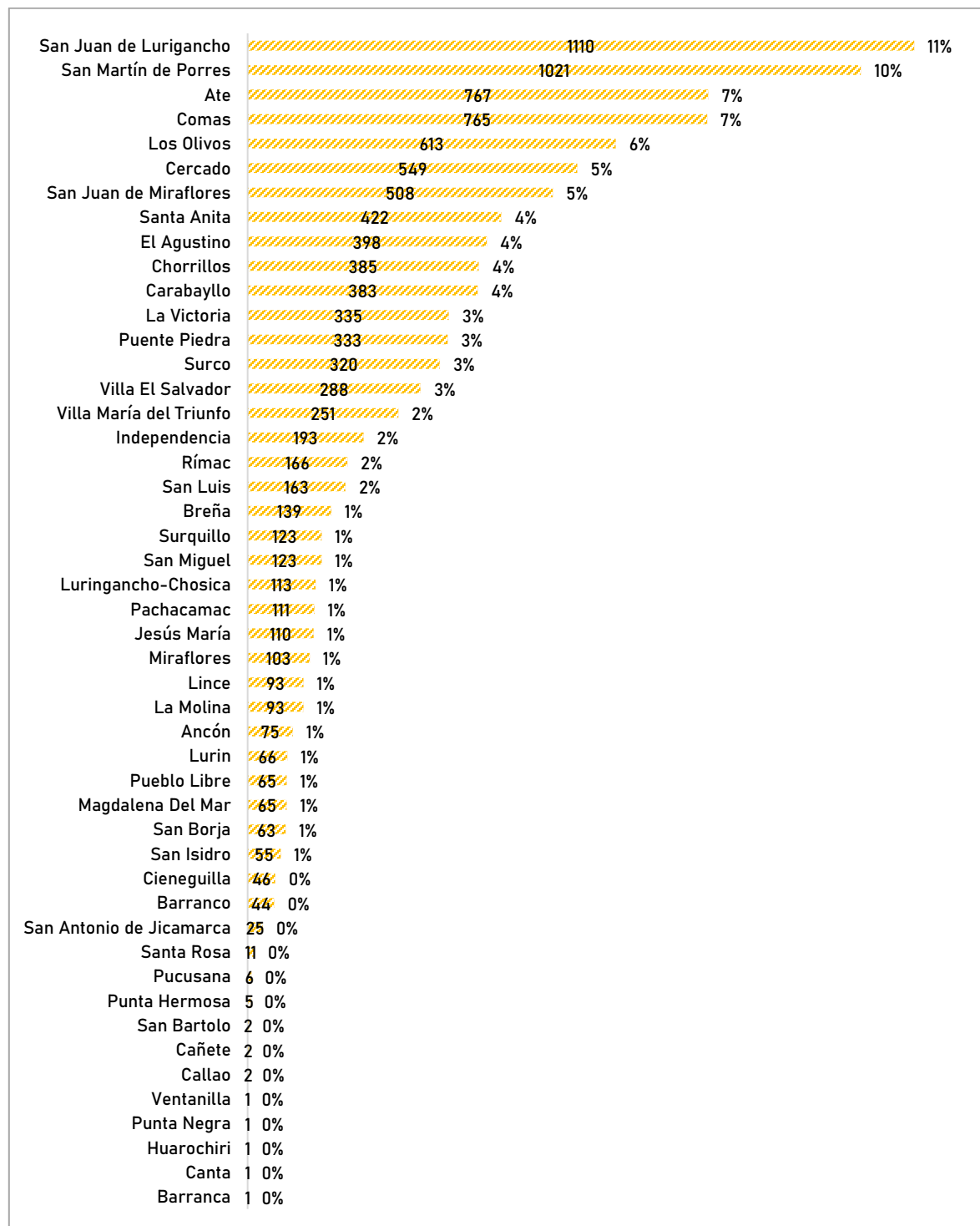


Nota 1: La fuente de datos es la PNP, con depuración del Observatorio Nacional de Política Criminal.

Nota 2: Se incluyen los casos ocurridos en Callao, aunque no sea parte de Lima ya que fueron reportados en Comisarias de Lima metropolitana.

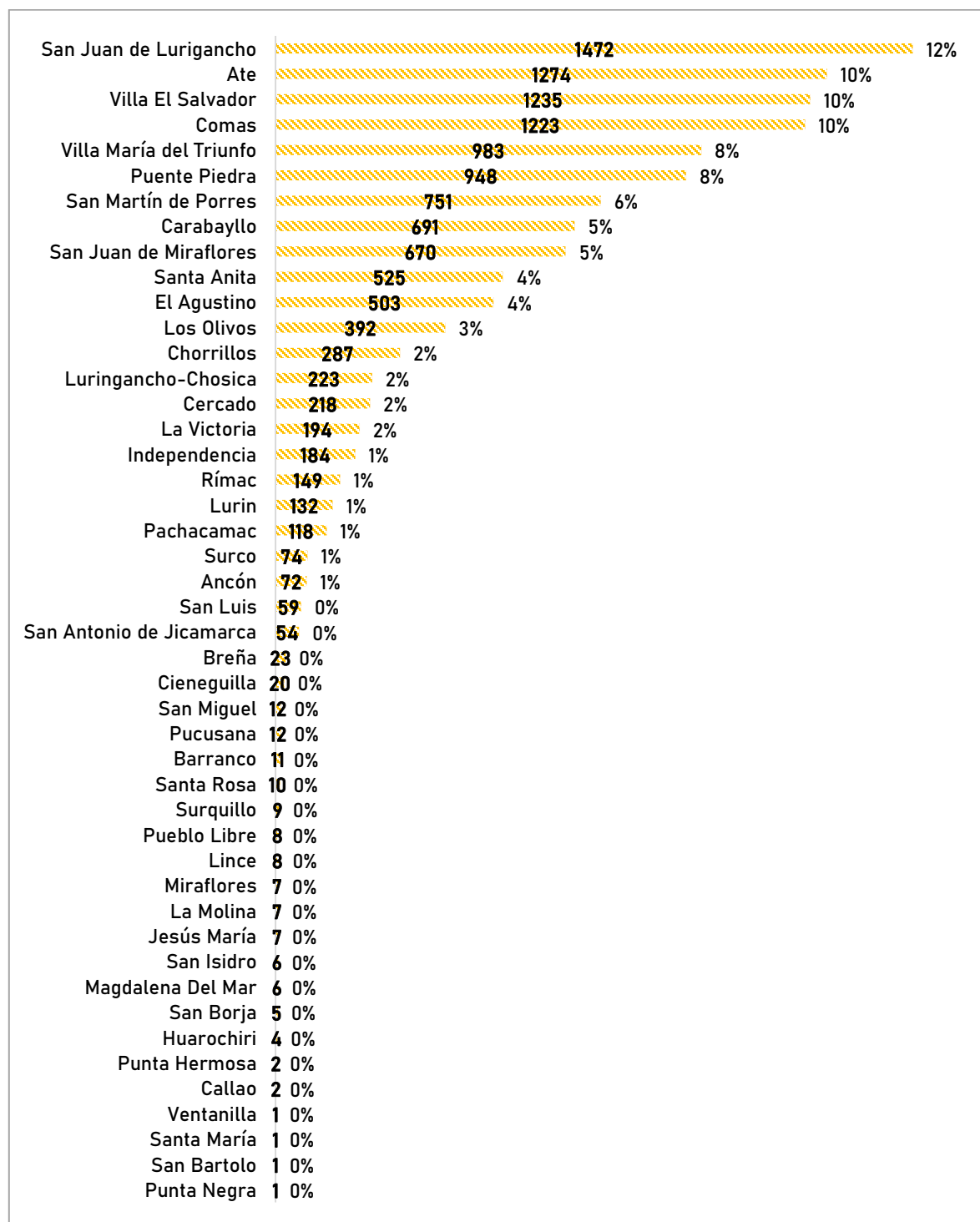
Para el caso de las motocicletas los distritos con mayores denuncias son San Juan de Lurigancho, San Martín de Porres, Ate y Comas.

Figura 64: Motocicletas robadas según distritos de Lima



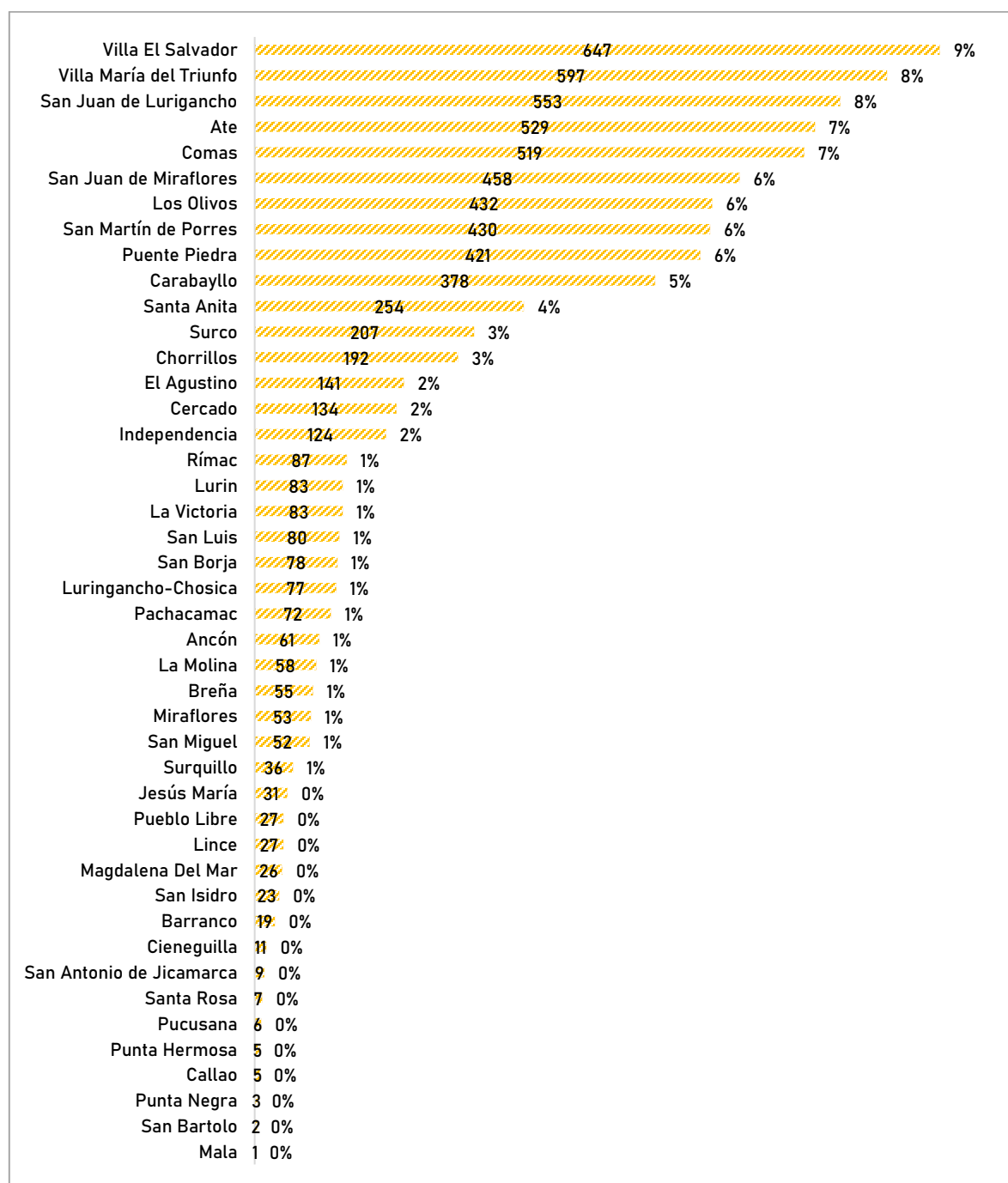
Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

Figura 65: Trimóviles robados según distritos de Lima



Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

Figura 66: Multipropósito robados según distritos de Lima



Nota: Elaborado por el Observatorio Nacional de Política Criminal.

A través de estas cifras hemos podido dimensionar el fenómeno del robo y hurto de vehículos en Lima Metropolitana, a través de todas las variables que consigna la policía a partir del 2019 a 2020. A través de esta podemos elaborar las conclusiones del estudio, así como las recomendaciones respectivas en aras de fortalecer las políticas públicas contra la criminalidad.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

1. El registro actual de denuncias por casos de robo y hurto de vehículos presenta limitaciones en el momento de ingresar la información, lo que genera inconsistencias y datos incompletos. No se lleva a cabo un proceso posterior de depuración de la información, presentándose por ejemplo 878 casos de vehículos donde sus años de producción fueron erróneamente registrados. Es así que, se presentan dificultades para lograr una interoperabilidad a nivel nacional con las diferentes divisiones o unidades encargadas de la recuperación de vehículos. Además, se presentan dificultades con la gestión de datos y con los recursos necesarios dentro de estas sedes.
2. El Perú no produce vehículos automotores y depende de la fabricación e importación extranjera, tanto de vehículos como de autopartes. Esta dependencia puede influir en la demanda y el valor de ciertos vehículos y repuestos en el mercado ilícito.
3. El parque automotor en el año 2023 ascendió a 3 millones 422 mil 588 vehículos y en el departamento de Lima (2 millones 227 mil 868 unidades) se detectó la mayor concentración; mientras, que la menor cantidad de vehículos se reportó en Huancavelica (1 mil 117 vehículos).
4. Según la información de la policía son preponderantes dos formas delictivas el hurto y el robo. Robo en movimiento: Suele involucrar el uso de otro vehículo para interceptar a la víctima, generalmente con armas, obligándola a abandonar el automóvil. Hurto de vehículos estacionados: Es la modalidad más frecuente y requiere superar barreras de seguridad como cerraduras, alarmas y otros dispositivos antirrobo. Se emplean métodos especializados como la "peineta" para forzar cerraduras y dispositivos tecnológicos para desactivar alarmas y rastreadores.
5. El robo y hurto de vehículos se manifiesta a través de diversas modalidades que buscan dar apariencia legal a bienes de origen ilícito, facilitando la comercialización o circulación de estos bienes. Las más recurrentes son el blanqueo de vehículos y la clonación de placas,

aunque también existen vínculos con la extorsión y el crimen organizado, los cuales pueden ser:

- **Blanqueo mediante alteración física:** Esta modalidad implica la extracción quirúrgica de los identificadores únicos del vehículo (VIN, número de chasis y motor) de unidades legales o siniestradas no reportadas. Los delincuentes trasplantan estas piezas a vehículos robados o de contrabando, utilizando técnicas de soldadura especializada y acabados con masilla y pintura para simular autenticidad. El proceso requiere talleres clandestinos con conocimiento técnico para replicar los sellos de fábrica y pasar inspecciones visuales. Esta metodología es particularmente peligrosa porque crea falsos vehículos con identidad legal, pero origen ilícito.
- **Blanqueo por vías legales fraudulentas:** El contrabando vehicular opera mediante permisos de importación temporal que nunca se cancelan, dejando los vehículos en circulación permanente. Otra variante es la prescripción adquisitiva, donde se presenta documentación ilícita que acredita posesión continua por 4 años, aprovechando la no verificación de antecedentes. Algunas organizaciones combinan ambas técnicas, ingresando autos por fronteras poco vigiladas y luego los legalizan mediante este vacío legal. Estos mecanismos demuestran cómo los delincuentes explotan debilidades en los sistemas registrales.
- **Blanqueo por medio de tramitadores:** Estos intermediarios fraudulentos simulan procesos de embargo alegando deudas inexistentes, manipulando el sistema judicial. Presentan documentos falsificados que generan "secuestros conservativos" en el registro vehicular, transfiriendo la propiedad sin mover físicamente el auto. Mientras el dueño legítimo sigue usando su vehículo, los delincuentes crean un duplicado registral para blanquear unidades robadas. Este sofisticado fraude evidencia cómo se corrompen procesos judiciales para fines delictivos, requiriendo mayor auditoría en los trámites de embargo.
- **Clonación de placas:** Los criminales falsifican cartas poder y denuncias policiales para obtener duplicados legítimos de placas en la Asociación Automotriz. Un método común es usar vehículos siniestrados no reportados, cuyos registros siguen activos, para clonar sus placas a autos robados. El proceso se facilita cuando las denuncias se hacen en comisarías no especializadas que no exigen peritajes de la DIPROVE. Esta técnica

crea vehículos "gemelos" donde el ilegal circula con identidad legal, complicando su identificación.

- Extorsión vinculada: Las bandas han desarrollado un modelo de "doble ganancia": primero roban el vehículo y luego extorsionan al dueño exigiendo rescate, aunque nunca devuelven el auto. Paralelamente, venden la información del vehículo y dueño a redes especializadas en extorsión telefónica. Estos esquemas muestran la diversificación criminal, donde un mismo delito genera múltiples fuentes de ingreso ilegal. Las víctimas sufren no solo el roto, sino amenazas continuas incluso después de perder su propiedad.
 - Crimen organizado y comercio transfronterizo: Organizaciones estructuradas operan con células especializadas: desde "halcones" que identifican objetivos hasta talleres clandestinos que alteran identificaciones. Utilizan bases de datos corruptas para seleccionar vehículos con características fáciles de clonar. Los autos modificados se comercializan en países vecinos aprovechando diferencias registrales, usando rutas fronterizas porosas. Este modus operandi transnacional requiere mayor cooperación internacional y sistemas de registro vehicular interoperables entre países.
6. Respecto a los resultados estadísticos, desde el 2019 hasta octubre de 2024, se han reportado 70 454 vehículos como robados o hurtados. De estos, 13 672 fueron registrados en 2019; 9919 en 2020; 10 773 en 2021; 11 781 en 2022; 13 799 en 2023; y, hasta octubre del 2024, la cifra fue de 10 510 vehículos.
 7. En cuanto al robo, este representó el 17 % de los casos (12 028 denuncias), mientras que la mayoría correspondió al hurto, con un 83 % (58 426 denuncias).
 8. En relación con el tipo de vehículo robado o hurtado, el 33% (23 124) correspondió a vehículos menores, que incluyen motocicletas y trimóviles, entre otros vehículos de menor potencia, mientras que el 67% restante (47 330) fue de vehículos mayores, como automóviles, camiones y maquinarias.
 9. Según la clase de vehículos, el 49% son automóviles, que incluyen sedán, SUV, coupé, pickup y station wagon (34 843), seguidos por trimóviles, como mototaxis y motocargas, con el 18% (12 594 casos), motocicletas con el 15% (10 515), vehículos multipropósito, como minivan y

vans, y camiones con el 5% (3266), mientras que el 3% restante corresponde a otros tipos de vehículos, como maquinarias, buses, cuatrimotos, entre otros.

10. Los vehículos más afectados son los sedanes, coupés y hatchbacks, con 21 128 casos reportados, representando el 1.6% de su parque automotor y una tasa de 1583 robos o hurtos por cada cien mil unidades. Les siguen las pickups con 4241 casos, equivalentes al 1.05% y una tasa de 1046. Las SUV registran 4377 incidentes, lo que representa el 1.1% y una tasa de 1079, mientras que los station wagon presentan 4837 casos, el 0.9% de su parque vehicular, con una tasa de 864.
11. Respecto a las denuncias registradas por la PNP, los sedanes representan el 53.3% de los casos (18 571 unidades), seguidos por los station wagon con el 13.9% (4836) y los SUV con el 12.6% (4377). En una proporción similar, las pickups alcanzan el 12.2% (4241), mientras que los hatchbacks constituyen el 7.1% (2483).
12. En cuanto a las marcas, se observa una concentración significativa, ya que el 81% de las denuncias de robos o hurtos de automóviles corresponden a cinco fabricantes: Toyota, con el 29.73% (10 356 vehículos); Nissan, con el 23.85% (8 307); Kia, con el 15.07% (5 249); Hyundai, con el 13% (4 529); mientras que el 19% restante (6 392 casos) se distribuye entre 89 marcas adicionales.
13. Los modelos de automóviles más afectados por robos y hurtos presentan una clara concentración en ciertas marcas. Entre los más victimizados destacan el Nissan Sentra con el 11.3% (3918 casos), seguido por el Kia Rio con el 9.1% (3 153), el Toyota Corolla con el 7.0% (2417) y la Toyota Hilux con el 6.9% (2411). También figuran el Nissan AD (5.1%, 1784), el Hyundai Accent (5.1%, 1779) y el Toyota Probox (4.7%, 1627). Otros modelos con menor incidencia, pero aún significativos, incluyen el Toyota Yaris (3.9%, 1341), Hyundai Tucson (2.3%, 802), Hyundai Elantra (2.2%, 774), Kia Sportage (2.2%, 762), Nissan Sunny (2.0%, 699) y Nissan Frontier (1.5%, 529). El 36.7% restante (12 740 casos) corresponde a otros modelos menos frecuentes.
14. Con relación a los trimóviles el 97% (12 251) fueron mototaxis, mientras que el 3% (motocargas). El 50% de los trimóviles son victimizados en 5 distritos que son San Juan de Lurigancho (12%), Ate (10%), Villa El Salvador (10%), Comas (10%) y Villa María del Triunfo (8%).

15. En relación al año en que fueron producidos se observa que los automóviles más robados o hurtados se dan en el periodo de 2004 a 2016 con un pico en los carros de 1989 hasta el 98, mientras que esta situación no pasa con los trimóviles que se victimizan en modelos más recientes entre el 2013 a 2019 o el de las motocicletas que se prefiere por parte de los criminales victimizar a las motos fabricadas en 2013 hasta el 2022.
16. El año con mayor incidencia de robos y hurtos fue 2019, con 13 672 denuncias. Sin embargo, los casos disminuyeron debido a la pandemia, para luego recuperarse en 2023, cuando se registraron 13 799 denuncias. Para 2024, se estima un total de 12 583 casos.
17. Los datos sugieren que el robo es más impermeable a las acciones de seguridad, ya que se mantiene constante a lo largo del tiempo y en distintos contextos, mientras que el hurto es más variable e influenciado por factores circunstanciales.
18. En cuanto a la distribución mensual de robos y hurtos de automóviles, trimóviles y motocicletas, no se observa una variación significativa fuera del promedio. Sin embargo, se registra una disminución en la victimización de automóviles en abril, mientras que en las motocicletas se observa una caída en febrero seguida de un aumento entre junio y julio. En el caso de los trimóviles, hay una reducción en febrero y un pico en marzo. Estos patrones de aumento y disminución sugieren la posible influencia de factores específicos en dichos meses.
19. En cuanto a la distribución horaria de los robos y hurtos, las franjas de menor incidencia se registran entre las 6:00 y 7:00 de la mañana, así como entre las 16:00 y 17:00 horas. Por el contrario, los momentos de mayor actividad delictiva ocurren entre las 3:00 y 4:00 de la madrugada y entre las 20:00 y 21:00 horas.
20. En relación a la variable de lugar del hecho delictivo en términos generales los distritos más recurrentes son Comas con el 9%, San Juan de Lurigancho 8%, San Martín de Porres 8%, Ate 7%, Villa el Salvador 6%, Los Olivos 6%, Villa María del Triunfo (6%), entre otros.
21. En el caso de los automóviles, los distritos con mayor incidencia de robos y hurtos son Comas (10%), San Martín de Porres (9%) y Los Olivos (8%). Para las motocicletas, los más afectados son San Juan de Lurigancho (11%), San Martín de Porres (10%) y Ate (7%), mientras que, en el caso de los trimóviles, como los mototaxis, los distritos con mayor victimización son San Juan de Lurigancho (12%), Ate (10%) y Villa El Salvador (10%).

22. Se ha constatado por análisis sobre los años de producción que en algunos vehículos nuevos los mecanismos de seguridad hacen mucho más difícil el hurto, pero su índice de victimización no desciende, pues esto hace que se recurra más al robo. En ese sentido, ante estrategias que busquen disminuir el hurto si la demanda de vehículos o sus autopartes se mantienen constante el criminal optará por medios más violentos de hacerse del vehículo por lo que es una consideración a tratar en el marco de una política criminal integral.

Recomendaciones

1. Unificar, dentro de la estructura organizativa de la Policía Nacional del Perú, una división con personal especializado y con presencia a nivel nacional, encargada de la recepción de denuncias y la recuperación de vehículos robados que siga el modelo de Lima con la DIVPROVE.
2. Diseñar e implementar un sistema interoperable entre todas las dependencias policiales que permita el tratamiento óptimo de la información relativa al robo y hurto de vehículos, garantizando la consistencia, sistematización y estructuración de los datos, así como la agilidad en su consulta, con el objetivo de eliminar la dependencia de hojas de cálculo en Excel y los errores que acarreen al tratar de unificarlos.
3. Capacitar al personal encargado del registro de información en el sistema policial en aspectos técnicos relacionados con los tipos de vehículos, clases, carrocerías, marcas y modelos, a fin de evitar errores en la consignación de datos sobre los bienes hurtados o robados. Asimismo, incorporar un analista de datos con formación y herramientas idóneas para estructurar la información y generar insumos orientados a la prevención y a la toma de decisiones estratégicas por parte de las unidades encargadas de la recuperación de vehículos desaparecidos.
4. Evaluar la posibilidad de incluir un informe técnico sobre el estado físico y mecánico del vehículo que acompañe la denuncia policial a efectos de solicitar un duplicado de placa de rodaje legítima. Dicho informe podría ser elaborado por DIPROVE, Centros de Inspección Técnica Vehicular u otros afines.
5. En relación con el Decreto Legislativo N.º 1214 este tiene como objetivo establecer medidas de prevención para combatir los delitos patrimoniales relacionados con vehículos

automotores y autopartes, enfocándose en la formalización del mercado y la erradicación del comercio ilegal. Entre sus disposiciones más importantes, se incluyen la colaboración ciudadana, la consignación segura de datos de contacto en la documentación vehicular, y la implementación de un aplicativo web gratuito para verificar el estado legal de los vehículos. Además, se establecen mecanismos para la gestión de vehículos en desuso de entidades públicas, exigiendo su inventario y disposición final mediante subastas, y crea una comisión multisectorial para elaborar un reglamento sobre vehículos al final de su vida útil.

6. En este orden de ideas, es necesario explorar la posibilidad de modificar el referido Decreto Legislativo N.º 1214, en relación con los artículos 1 y 10, a fin de evitar nuevas formas de “blanqueo” vehicular mediante el uso de autopartes en vehículos robados, utilizados para transacciones ilícitas. Se propone incluir en el Registro de Propiedad Vehicular una anotación en la categoría de Cargas y Gravámenes que declare la pérdida total de vehículos siniestrados, así como establecer que las compañías de seguros informe de la calificación de siniestrado a SUNARP. Además, se debe precisar en el artículo 1 que el decreto regula también la transferencia de vehículos usados.
7. Asimismo, es importante analizar la necesidad de ampliar el artículo 5 del Decreto Legislativo N.º 1214, incorporando el artículo 5-A, que obligue a la Asociación Automotriz del Perú a verificar si el solicitante de la Placa Única Nacional de Rodaje ha registrado previamente su vehículo en las plataformas “Alerta Vehicular” y “Alerta Registral”. En caso se detecte que se solicita una placa ya registrada por otra persona, se deberá informar inmediatamente al propietario mediante correo electrónico. Asimismo, la Asociación debe consignar y registrar todas las operaciones de solicitud de duplicado de placa el nombre y datos de identificación de todas las personas que han tramitado el duplicado de placa.
8. Además, se requiere analizar la modificación del artículo 5 del Decreto Legislativo N.º 1214 y su reglamento (DS N.º 016-2019-IN), agregando el numeral 5.3, que establezca que en las operaciones de compra-venta vehicular, la Policía Nacional del Perú —a través de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos— tendrá la responsabilidad de verificar, a solicitud del propietario, que el vehículo no haya sido siniestrado ni vinculado a hechos delictivos, asegurando así su legal circulación.
9. Finalmente, es importante, en el marco del Decreto Legislativo N.º 1214, la creación de una plataforma pública de consulta vehicular que informe si un vehículo ha sido reportado por

estar vinculado a hechos punibles, especialmente delitos patrimoniales, o que la policía habilite está página tal como la normativa vigente establece.

10. De igual manera, es importante explorar la posibilidad de modificar el Decreto Legislativo N.º 1180 sobre recompensas, para incluir incentivos a quienes brinden información relevante sobre vehículos robados o placas adulteradas. Esta modificación implicaría la creación de una Comisión Evaluadora de Recompensas contra el Robo de Vehículos y la Clonación de Placas, así como un cambio en el nombre del decreto, que pasaría a denominarse “Decreto Legislativo que establece el Beneficio de Recompensa para Promover y Lograr la Captura de Miembros de Organizaciones Criminales, Organizaciones Terroristas, Responsables de Delitos de Alta Lesividad y Obtener el Paradero de Vehículos Robados”.
11. Por otro lado, se recomienda evaluar la propuesta de incorporar un segundo párrafo al artículo 9 del Reglamento Nacional de Vehículos (DS N.º 058-2003-MTC) el cual obligue que los códigos identificables (VIN, chasis, motor) cuenten con un código QR especial grabado por el fabricante o por la SUNARP, este QR será codificado por un algoritmo secreto y solo podrá ser leído o descifrado por un aplicativo específico. Esto permitirá a la policía o la institución oficial que lo requiere certificar la autenticidad de los códigos identitarios del vehículo. En el mismo sentido, se sugiere modificar el artículo 10 del mismo reglamento para incluir que el número VIN deberá contar también con un código QR o de barras grabado en los lugares del vehículo donde figure la numeración.
12. Explorar la posibilidad de modificar el artículo 12 del DS N.º 017-2008-MTC (Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje) agregando el inciso g), que establezca la incorporación de un código QR en la placa, vinculado a información proporcionada por el fabricante a SUNAT y SUNARP, incluyendo los datos del vehículo (VIN, chasis/motor, placa, marca, modelo, color, tipo, año) y del propietario. Asimismo, la tarjeta de Identificación Vehicular Electrónica (TIVE) debe mostrar de forma visible el nombre del propietario del vehículo.
13. Evaluar la importancia de agregar al artículo 34 de la Ley N.º 27181 para que todos los vehículos anteriores al año de entrada en vigor de esta medida y que no cuenten con códigos QR o de barras de fábrica deberán ser certificados por la División de Robo de Vehículos de la PNP, la cual verificará que no estén involucrados en hechos delictivos o siniestros. Si se detectan irregularidades no delictivas, el propietario deberá regularizar la situación en SUNARP, siendo esta certificación un requisito obligatorio para que el notario formalice la transferencia.

14. Explorar la necesidad de modificar el artículo 12 del DS N.º 017-2008-MTC (Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje) agregando el inciso g), que establezca la incorporación de un código QR en la placa, vinculado a información proporcionada por el fabricante a SUNAT y SUNARP, incluyendo los datos del vehículo (VIN, chasis/motor, placa, marca, modelo, color, tipo, año) y del propietario.
15. Se sugiere incorporar en el artículo 5 del DS N.º 017-2008-MTC y en el artículo 269 del DS N.º 033-2001-MTC (Reglamento Nacional de Tránsito) que los vehículos de uso privado, para construcción o similares, aunque no estén obligados a portar placa convencional, deben exhibir la placa con código QR emitida de acuerdo al reglamento.
16. Analizar la importancia de modificar el artículo 6 del DS N.º 017-2008-MTC para disponer que los vehículos privados no sujetos al Registro de la Propiedad Vehicular, pero sí al Registro de Bienes Muebles, cuenten con una placa con código QR que permita identificar: datos del propietario, datos del fabricante (marca, modelo, año) y estado del vehículo (en uso, robado, hurtado, etc.).
17. Analizar la urgencia de instalar sistemas de apagado remoto (subvencionados por el Estado), especialmente en vehículos de las categorías L y M, para que ante un robo puedan desactivar el vehículo y facilitar su ubicación por parte de la PNP. O solicitar a las compañías o concesionarias adoptar esta forma de seguridad pasiva.
18. Se sugiere la Instalación de sistemas GPS en tiempo real en todos los vehículos privados, a fin de permitir su ubicación inmediata en caso de robo o hurto, tanto por el propietario como por la PNP, el cual estaría a cargo de las compañías concesionarias, las aseguradoras o alguna entidad del Estado.
19. Por último, se debe evaluar la posibilidad de que la PNP, el Ministerio Público y el Poder Judicial clasifiquen y categoricen los delitos de hurto, robo y receptación agravada de vehículos y autopartes en sus estadísticas institucionales, para analizar la eficacia de las medidas propuestas y facilitar mejoras futuras en la lucha contra este tipo de delitos.

Referencias

- Asociación Peruana Automotriz. (2024, November 11). *Estadísticas*. <https://aap.org.pe/estadisticas/>
- Código Civil*. (1984). <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H682684>
- Código Penal*. (1991). Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H682692>
- Decreto Legislativo N° 1049*. (2008). <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H967542>
- Decreto Supremo N° 017-2008-MTC*. (2008). <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H963631>
- Decreto Supremo N° 016-2019-IN: Reglamento Del Decreto Legislativo N° 1214, Que Dicta Medidas de Prevención Para Combatir Los Delitos Patrimoniales Relacionados Con Vehículos Automotores., El Peruano (2019). https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/342932/D.S._N__016-2019-IN__Apru%C3%A9base_Reglamento_del_DL_1214_que_dicta_medidas_de_prevenci%C3%B3n_para_combatir_los_delitos_patrimoniales_relacionados_con_veh%C3%ADculos_.pdf?v=1563458812
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC*. (2009). <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H985332>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2024). *Perú: Anuario de estadísticas ambientales 2024*.
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. (2024, November 11). *Production Statistics*. Production Statistics
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2024, November 28). *Perú - Parque automotor nacional estimado por clase, según departamento, 2023*. Estadística - Servicios de Transporte Terrestre Por Carretera - Parque Automotor.
- Reglamento de Inscripciones Del Registro de Propiedad Vehicular (Resolución N° 039-2013-SUNARP/SN), Pub. L. No. N° 039-2013-SUNARP/SN, Diario El Peruano, 20 de febrero 1 (2013). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1660303/RES.%20039-2013-SUNARP-SN.pdf?v=1612757119>
- Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 033-2001-MTC), Diario El Peruano, 23 de julio 1 (2001). <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H810806>

Anexo: Metodología de limpieza de datos

El presente estudio se basa en la información proporcionada en forma de matriz de datos por la Policía Nacional del Perú. Dicha matriz, en formato Excel, contiene más de 70 000 registros y alrededor de veinte variables relacionadas con casos de robo y hurto de vehículos ocurridos en Lima Metropolitana, desde el año 2019 hasta octubre de 2024.

Tras una primera inspección exploratoria de los datos, se identificaron diversas inconsistencias que comprometían la calidad del conjunto, motivo por el cual se procedió a un proceso riguroso de verificación, cotejo y depuración.

Entre las principales tareas realizadas durante la limpieza de datos, se destacan las siguientes: en primer lugar, se identificaron y corrigieron registros con modelos de vehículos inexistentes, errores en la denominación de marcas y clasificaciones incorrectas entre tipos de vehículos, especialmente entre automóviles, motocicletas, camiones y vehículos multipropósito. Es el caso de la detección de vehículos clasificados como motocicletas, pero asociados a marcas y modelos correspondientes a automóviles, o camiones con motorizaciones inapropiadas. Asimismo, se identificaron campos vacíos, valores atípicos y registros ubicados en categorías erróneas.

En el caso de los valores faltantes se le asignó la categoría "NA" en los casos en que no fue posible recuperarlos por inferencia cruzada. Además, se homologaron marcas y modelos consignados de forma equívoca, con el fin de corregir errores de digitación, normalizar nomenclaturas (por ejemplo, se unificaron denominaciones como "Toyota Yaris" y "Llaris Toyota") y asignar correctamente las categorías vehiculares correspondientes (automóviles, camionetas, motocicletas, camiones, entre otros) el cual fueron cotejados uno a uno con la información disponible en internet. Por último, se establecieron filtros específicos para eliminar registros duplicados y se hicieron los análisis bivariados a nivel descriptivo.