



Universidad
Norbert Wiener

ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD

Tesis

Influencia del uso de la tecnología en la prevención del robo de vehículos en la
DIVPIRV - Lima Metropolitana, 2026

Para optar el Grado Académico de
Maestro en Gestión Pública y Gobernabilidad

Presentado por:

Autor: Pinto Gutiérrez, Dennis Alberto

Asesor: Mg. Raúl Porfirio, Matos Palacios

Código ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-1528-5610>

Lima – Perú

2026

 Universidad Norbert Wiener	DECLARACIÓN JURADA DE AUTORIA Y DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN		
	CÓDIGO: UPNW-GRA-FOR-033	VERSIÓN: 01 REVISIÓN: 01	FECHA: 27/07/2026

Yo, Dennis Alberto, Pinto Gutiérrez Egresado(a) de la Escuela de Posgrado de la Universidad privada Norbert Wiener declaro que la tesis "Influencia del uso de la tecnología en la prevención del robo de vehículos en la DIVPIRV - Lima Metropolitana, 2026" Asesorado por el docente: MG: Raúl Porfirio, Matos Palacios Con DNI 22760265 Con ORCID 0009-0006-1528-5610 tiene un índice de similitud de (16) (Dieciséis) % con código oid: 14912:611097750 verificable en el reporte de originalidad del software Turnitin.

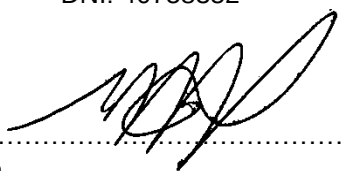
Así mismo:

1. Se ha mencionado todas las fuentes utilizadas, identificando correctamente las citas textuales o paráfrasis provenientes de otras fuentes.
2. No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquella señalada en el trabajo.
3. Se autoriza que el trabajo puede ser revisado en búsqueda de plagios.
4. El porcentaje señalado es el mismo que arrojó al momento de indexar, grabar o hacer el depósito en el turnitin de la universidad y,
5. Asumimos la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión en la información aportada, por lo cual nos sometemos a lo dispuesto en las normas del reglamento vigente de la universidad.

En caso se supere el porcentaje de similitud máximo establecido (mayor a 20%), tanto general como por fuente primaria, afirmo que dicho excedente corresponde al marco metodológico del documento. Procedo a detallar y justificar del mismo:



 Dennis Alberto Pinto Gutiérrez
 DNI: 40758352



 Firma
 Asesor: RAUL P. MATOS PALACIOS
 DNI: 22760265

Lima, 29 de julio de 2026.

Dedicatoria

A mi querida familia, por su apoyo incondicional, fortaleza y confianza permanente, que hicieron posible la culminación de este trabajo. Su ejemplo y dedicación han sido mi mayor inspiración en cada paso de este camino académico.

Agradecimiento

Agradezco profundamente a mi familia, por su constante respaldo e impulso; a mi asesor, por ser la orientación y la guía; y a todas las personas e instituciones que contribuyeron con sus conocimientos y apoyo para hacer posible esta investigación.

ÍNDICE

Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
ÍNDICE.....	v
ÍNDICE DE TABLAS	ix
RESUMEN	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I. EL PROBLEMA.....	2
1.1. Planteamiento del problema.....	2
1.2. Formulación del problema	4
1.2.1. Problema general.....	4
1.2.2. Problemas específicos	5
1.3. Objetivos de investigación	6
1.3.1. Objetivo general	6
1.3.2. Objetivos específicos.....	6
1.4. Justificación de la investigación	7
1.4.1. Teórica	7
1.4.2. Metodológica.....	8
1.4.3. Práctica	8
1.5. Delimitación de la investigación.....	9
1.5.1. Temporal.....	9

1.5.2. Espacial.....	9
1.5.3. Población o unidad de análisis	9
CAPITULO II. MARCO TEÓRICO	10
2.1. Antecedentes	10
2.1.1. Antecedentes internacionales	10
2.1.2. Antecedentes nacionales	12
2.2. Bases teóricas	13
2.2.1. Uso de la tecnología	13
2.2.2. Prevención del robo de vehículos.....	22
2.3. Hipótesis.....	27
2.3.1. Hipótesis de trabajo (Hi)	27
2.3.2. Hipótesis específicas	28
CAPITULO III. METODOLOGÍA	29
3.1. Método de la investigación	29
3.2. Enfoque de la investigación	29
3.3. Tipo de investigación	30
3.4. Diseño de la investigación	30
3.5. Población, muestra y muestreo	31
3.6. Variables y operacionalización.....	33
3.6.1. Variable independiente: Uso de la tecnología.....	33

3.6.2. Variable dependiente: Prevención del robo de vehículos	34
3.7. Técnica e instrumentos de recolección de datos	39
3.7.1. Técnica	39
3.7.2. Descripción de instrumentos	39
3.7.3. Validación	40
3.7.4. Confiabilidad	40
3.8. Plan de procesamiento y análisis de datos	40
3.9. Aspectos éticos	42
CAPITULO IV. PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	43
4.1. Resultados	43
4.1.1. Prueba de hipótesis	45
4.1.1.1. Prueba de hipótesis general.	46
4.1.1.2. Prueba de hipótesis específica 1.....	47
4.1.1.3. Prueba de hipótesis específica 2.....	49
4.1.1.4. Prueba de hipótesis específica 3.....	50
4.1.1.5. Prueba de hipótesis específica 4.....	51
4.1.1.6. Prueba de hipótesis específica 5.....	52
4.1.1.7. Prueba de hipótesis específica 6.....	53
4.2. Discusión de los resultados	55
4.2.1. Discusión de la hipótesis general	56

4.2.2. Discusión de la hipótesis específica 1	57
4.2.3. Discusión de la hipótesis específica 2	58
4.2.4. Discusión de la hipótesis específica 3	60
4.2.5. Discusión de la hipótesis específica 4	61
4.2.7. Discusión de la hipótesis específica 6	64
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	67
5.1. Conclusiones	67
5.2. Recomendaciones.....	69
REFERENCIAS.....	72
ANEXOS	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Variables y operacionalización.....	41
Tabla 2. Nivel de uso de la tecnología.....	46
Tabla 3. Niveles de percepción sobre la prevención del robo de vehículos y sus dimensiones.....	46
Tabla 4. Análisis de normalidad de los datos de las variables y dimensiones del estudio.....	47
Tabla 5. Correlación según Rho de Spearman entre el Uso de la Tecnología y la Prevención del Robo de Vehículos.....	49
Tabla 6. Correlación según Rho de Spearman entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo de robos vehiculares.....	50
Tabla 7. Correlación según Rho de Spearman entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos.....	52
Tabla 8. Correlación según Rho de Spearman entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente a robos vehiculares.....	53
Tabla 9. Correlación según Rho de Spearman entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo de robos vehiculares.....	55
Tabla 10. Correlación según Rho de Spearman entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos.....	56
Tabla 11. Correlación según Rho de Spearman entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente a robos vehiculares.....	57

RESUMEN

El objetivo del estudio fue determinar la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV) de Lima Metropolitana durante 2026. La investigación tuvo enfoque cuantitativo, tipo aplicado, nivel correlacional, diseño no experimental y corte transversal. La muestra estuvo conformada por 184 efectivos policiales, quienes respondieron un cuestionario estructurado con escala Likert, validado mediante juicio de expertos y con niveles adecuados de confiabilidad. Para el análisis de los datos se aplicó la prueba de normalidad de Kolmogórov-Smirnov, cuyos resultados evidenciaron una distribución no normal; por ello, se utilizó el coeficiente Rho de Spearman. Los resultados mostraron una relación positiva alta y significativa entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos ($\rho = 0.783$; $p < 0.01$). Asimismo, el nivel de uso tecnológico se relacionó significativamente con el control preventivo del robo vehicular ($\rho = 0.716$), la capacitación del personal ($\rho = 0.613$) y la oportunidad de respuesta operativa ($\rho = 0.703$). De igual manera, la capacidad tecnológica se relacionó con el control preventivo ($\rho = 0.701$), la capacitación del personal ($\rho = 0.790$) y la oportunidad de respuesta operativa ($\rho = 0.754$). Se concluyó que el uso de la tecnología se relaciona positiva y significativamente con la prevención del robo de vehículos en la DIVPIRV.

Palabras clave: tecnología policial, robo de vehículos, seguridad ciudadana.

ABSTRACT

The objective of this study was to determine the relationship between the use of technology and vehicle theft prevention in the Vehicle Theft Prevention and Investigation Division (DIVPIRV) of Metropolitan Lima in 2026. The research followed a quantitative, applied, correlational, non-experimental, and cross-sectional approach. The sample consisted of 184 police officers who completed a structured Likert-scale questionnaire, validated through expert judgment and showing adequate reliability levels. For data analysis, the Kolmogorov–Smirnov normality test was applied, and the results indicated a non-normal distribution; therefore, Spearman’s rho correlation coefficient was used. The findings showed a high, positive, and significant relationship between the use of technology and vehicle theft prevention ($\rho = 0.783$; $p < 0.01$). Likewise, the level of technology use was significantly related to the perception of preventive control of vehicle theft ($\rho = 0.716$), the perception of personnel training ($\rho = 0.613$), and the perception of timely operational response to vehicle theft ($\rho = 0.703$). Similarly, technological capacity was related to the perception of preventive control of vehicle theft ($\rho = 0.701$), the perception of personnel training ($\rho = 0.790$), and the perception of timely operational response to vehicle theft ($\rho = 0.754$). It was concluded that the use of technology is positively and significantly related to vehicle theft prevention in the DIVPIRV.

Keywords: police technology, vehicle theft, public security.

INTRODUCCIÓN

El incremento sostenido de los delitos contra el patrimonio, especialmente del robo de vehículos, es un problema que afecta de manera directa la seguridad ciudadana y el funcionamiento de las instituciones encargadas del orden público. Ante ello, la incorporación de tecnologías en la prevención y el control del delito ha cobrado mayor relevancia en la gestión de la seguridad, al facilitar mejores condiciones para la vigilancia y la respuesta operativa. En ese marco, sistemas como la geolocalización, el monitoreo satelital, y la inteligencia artificial han tomado mayor importancia en el trabajo de los comandos especializados de la PNP, ya que permiten acceder a información en tiempo real.

En atención a ello, el presente estudio analizó la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos [DIVPIRV] de Lima Metropolitana en el periodo 2026. La investigación es cuantitativa, correlacional, no experimental y de corte transversal. Además se recolectaron las percepciones de los efectivos policiales sobre el uso de la tecnología en procesos tales como la capacitación del personal, percepción sobre el control preventivo y la percepción sobre la oportunidad de respuesta que de este precede.

La tesis se organizó en cinco capítulos. Se inicia con el planteamiento del problema, la formulación de los objetivos y la justificación de la investigación. En el capítulo dos, se presentaron los antecedentes, bases definitorias e hipótesis. En el tercero, se expuso el método, considerando diseño, población, muestra, instrumento y procedimiento de análisis. En el cuarto, se presentaron y discutieron los resultados obtenidos. A manera de cierre, en el capítulo cinco, se formularon las conclusiones y recomendaciones, seguidas de citas referenciales y anexos guía.

CAPITULO I. EL PROBLEMA

1.1. Planteamiento del problema

A nivel mundial, el robo de vehicular aumentó mostrando más de 7.17 millones de autos hacia finales de 2020, a lo cual en los tres años próximos se identificaron aproximadamente doscientos veinte y seis mil vehículos robados a nivel global (INTERPOL, 2024, párr. 8), siendo los países que más han sufrido, Estados Unidos, Francia, Italia y Canadá. Los datos señalan que, en 2023, Estados Unidos registró más de un millón de vehículos robados, Francia e Italia reportaron 122,000 y 110,000 robos respectivamente, mientras que Canadá registró más de 105,000 vehículos robados en 2022, ubicándose entre los 10 países con mayor número de robos de automóviles, lo que pone en evidencia un desafío superlativo para la gestión pública en materia de seguridad ciudadana.

Asimismo, De la Cruz (2023) sostuvo que, a nivel internacional, existe una notoria deficiencia en el uso de tecnología en su prevención, ya que, a pesar del aumento de robos con violencia, la adopción de herramientas como rastreo GPS e inmovilizadores sigue siendo insuficiente, afectando la capacidad institucional del Estado para responder de manera preventiva y oportuna. En Argentina, el 77% de los robos a vehículos nuevos fueron a mano armada, mientras que en México el hurto de equipo pesado creció un 40,7%, y en Chile, aunque hubo una leve reducción del 4,3%, no se ha tenido efectividad concreta en su uso (INTERPOL, 2024).

A nivel nacional, el elevado número de robos de vehículos en el país evidencia deficiencias en el uso de tecnología para su prevención, lo que revela limitaciones en la gestión pública orientada al fortalecimiento de la seguridad ciudadana. Entre 2019 y 2021, se registraron 53,934 casos, mientras que en Lima Metropolitana ocurren en promedio 26 robos diarios,

reflejando la falta de herramientas tecnológicas avanzadas para disuadir y rastrear estos delitos (Pinto, 2022).

Durante el año 2023, la cifra de robos de vehículos ascendió a 28,985 a nivel nacional, alcanzando un acumulado de 119,498 casos hacia el 2023 (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2024). Lima continúa siendo la región con mayor presencia de sustracciones vehiculares, destacándose distritos como San Martín de Porres y Villa María del Triunfo por sus elevados índices de sustracción vehicular. Según la Dirección de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV), en función al plazo comprendido entre enero y el 3 de abril de 2024, se registraron 2,319 denuncias por sustracción de automóviles, lo que incrementa la presión sobre la capacidad operativa de las instituciones responsables del orden interno.

Además, los registros del 2024 muestran que, a lo largo del año, se han reportado 12,580 robos de vehículos en Lima Metropolitana, de los cuales 8,554 corresponden a vehículos mayores y 4,026 a vehículos menores. La tendencia mensual indica un promedio de más de mil casos por mes, con picos en marzo (1,146) y agosto (1,129), situación que demanda una intervención estatal más eficiente y basada en evidencia.

En cuanto a la recuperación de autopartes y accesorios incautados, durante el 2023 se logró decomisar un total de 11,025 piezas, con un valor estimado de 4,839,700 dólares. En lo que va del 2024, la cifra de incautaciones se mantiene elevada, con 19,510 autopartes recuperadas hasta diciembre, lo que evidencia la persistencia del mercado negro de repuestos robados, poniendo de manifiesto debilidades en los mecanismos de control y fiscalización del Estado. Además, en el último cuatrimestre del 2024, las incautaciones han sumado 4,642 piezas adicionales, elevando el total del año a 19,510 unidades recuperadas, con un valor aproximado de 5.988,000 millones de dólares (DIVPIRV, 2024).

Por ejemplo, se ha señalado que “la percepción sobre la inseguridad ciudadana en el país y específicamente en Lima Metropolitana es cada vez más preocupante” (Llerena, 2022, p. 9), debido al alza delictiva frente al barrio, la comunidad, y la sociedad en conjunto, incidiendo negativamente en la confianza ciudadana hacia las instituciones públicas. De esa manera, Agurto et al. (2023) indican que “la tendencia de los robos aborda sobre todo las principales: el asalto y/o robo y el hurto” (p. 29), evidenciando su agravamiento en la capital.

Además, se ha señalado la necesidad de implementar recursos tecnológicos para combatir este tipo de delitos. Algunos autores recientes mencionan que se debe optar por “un sistema automatizado de monitoreo preventivo de placas de rodaje para generar alertas en tiempo real” (Gamarra y Cayo, 2020, p. 81), con el fin de fortalecer la capacidad institucional de prevención y reacción por delitos que guardan relación con sustracción de vehículos, en el marco de una gestión pública orientada a resultados. Asimismo, Sánchez y Barriga (2022) mencionan el uso de sistemas vanguardistas como el modelo Sigfox que conforma una tecnología para el monitoreo de vehículos, destacando su utilidad en la gestión de la información y las acciones preventivas frente al delito. Otra tecnología ampliamente empleada en la lucha contra la sustracción de vehículos son los mapas de delitos, que permiten “registrar y visualizar la distribución geográfica de actividades criminales, facilitando la asignación estratégica de recursos policiales” (Zevallos et al., 2020, p. 90). Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos tecnológicos, persistieron desafíos en la aplicación y eficacia de estas herramientas, lo que evidencia la necesidad de fortalecer su institucionalización como parte de la política pública de seguridad ciudadana.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Qué relación existe entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Qué relación existe entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?
- ¿Qué relación existe entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?
- ¿Qué relación existe entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?
- ¿Qué relación existe entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?
- ¿Qué relación existe entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?
- ¿Qué relación existe entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?

1.3. Objetivos de investigación

1.3.1. Objetivo general

Determinar la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, según la percepción del personal de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

1.3.2. Objetivos específicos

- Determinar la relación entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- Determinar la relación entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- Determinar la relación entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- Determinar la relación entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- Determinar la relación entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

- Determinar la relación entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

1.4. Justificación de la investigación

1.4.1. Teórica

La presente investigación se sustentó en la teoría de la prevención situacional del delito de Clarke (1980), la cual plantea que el delito puede reducirse cuando se fortalecen las condiciones de vigilancia y control del entorno, disminuyendo así las oportunidades delictivas. Esta teoría guarda relación con el estudio, ya que permite comprender la importancia del uso de herramientas tecnológicas, como el GPS, la videovigilancia y los sistemas de alerta, en la prevención del robo de vehículos.

Asimismo, se consideró la teoría de las actividades rutinarias de Cohen y Felson (1979), según la cual el delito se produce cuando coinciden un infractor motivado, un objetivo adecuado y la ausencia de vigilancia eficaz. En ese sentido, esta propuesta aporta al estudio porque permite explicar el vínculo entre el fortalecimiento de la vigilancia frente al robo vehicular con la aplicación de tecnologías.

De igual manera, para la variable uso de la tecnología se tomó en cuenta el Modelo de Aceptación Tecnológica de Davis (1989), lo cual muestra que el empleo de una tecnología se relaciona con la utilidad y la facilidad de uso que perciben sus usuarios. También se consideró el aporte de Venkatesh et al. (2003), quienes señalan que la aceptación y uso de la tecnología guardan relación con factores como la expectativa de desempeño, la expectativa de esfuerzo y las

condiciones facilitadoras. Estos planteamientos resultan pertinentes porque permiten sustentar la percepción del personal policial sobre el nivel de uso y la capacidad tecnológica en la institución.

1.4.2. Metodológica

Respecto a la metodología, la investigación se justifica porque adoptó un enfoque cuantitativo de nivel correlacional, orientado a analizar la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de autos. Visto de ese modo, permitió examinar la asociación existente entre las dimensiones del uso de la tecnología y las dimensiones de la prevención del robo de vehículos, de acuerdo con la percepción del personal policial.

El diseño fue no experimental y de corte transversal, lo que permitió ver las variables en su entorno sin manipularlas, y recoger la información en un momento determinado. Asimismo, se empleó un cuestionario estructurado de tipo Likert, el cual facilitó obtener información cuantificable sobre la percepción de los efectivos policiales respecto al uso de la tecnología y su relación con la prevención del robo de vehículos.

1.4.3. Práctica

La practicidad se demuestra en la investigación en medida que permite aportar información y evidencia útil para orientar decisiones relacionadas con la modernización policial, el cierre de brechas tecnológicas y el fortalecimiento de capacidades institucionales en materia de seguridad ciudadana vinculándose con la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana al 2030, el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana y Lucha contra la Criminalidad 2026-2028 y el Plan Estratégico de Capacidades de la Policía Nacional del Perú al 2030 “Mariano Santos Mateos”, instrumentos en relación a la acción estatal, la articulación institucional y el fortalecimiento de capacidades para enfrentar la criminalidad.

1.5. Delimitación de la investigación

1.5.1. Temporal

La presente investigación se delimitó temporalmente al año 2026, por cuanto la recolección de data, la interpretación de las variables y la interpretación de los resultados se realizaron en función de la percepción de los efectivos policiales. Para el caso se describió y analizó la relación entre las variables únicamente dentro de ese marco temporal, sin efectuar comparaciones longitudinales con otros años.

1.5.2. Espacial

El estudio se ejecutó en Lima Metropolitana, sede operativa de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos y donde se concentra una importante presencia de este tipo de delito.

1.5.3. Población o unidad de análisis

Estuvo formada por los efectivos policiales de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana [DIVPIRV], por ser el personal directamente vinculado con las labores de prevención e investigación de este delito.

CAPITULO II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

2.1.1. *Antecedentes internacionales*

Shjarback (2024) realizó un estudio orientado a examinar las percepciones de policías sobre la expansión del uso de lectores automáticos de placas vehiculares (ALPR) en una agencia policial de la región Atlántica media en USA. La investigación se desarrolló con una cantidad de 110 oficiales, utilizando una encuesta aplicada entre octubre y diciembre de 2021. Los resultados mostraron que los oficiales con experiencia previa en el uso de ALPR, así como los más jóvenes y aquellos con una orientación más protectora, presentaron percepciones más favorables hacia la expansión de esta tecnología. Este antecedente resulta pertinente porque analiza la percepción policial sobre una herramienta tecnológica directamente vinculada al control vehicular y a la prevención del delito.

Hevi et al. (2022) investigaron la percepción del uso de cámaras de vigilancia policial en Ghana y su relación con la legitimidad policial y el bienestar comunitario. El estudio empleó un diseño cuantitativo con 388 participantes seleccionados por conveniencia, quienes respondieron instrumentos sobre percepción del uso de cámaras, justicia procedimental y legitimidad policial; los alcances se estudiaron en base a un sistema de ecuaciones estructurales. Los datos evidenciaron que la percepción del uso de cámaras se relacionó positivamente con la legitimidad policial y que la justicia procedimental cumplió un papel mediador. Este trabajo aporta una base útil porque vincula tecnología de vigilancia, percepción ciudadana y seguridad desde una lógica cuantitativa.

Yang et al. (2024) estudiaron el impacto de las cámaras de vigilancia y de las actividades comunitarias de seguridad en la prevención del delito en Kakogawa, Japón. Para ello aplicaron una encuesta a 116 ciudadanos y analizaron la información mediante ANOVA, prueba t e índice de Pearson. Esto hace ver que la percepción de seguridad se relaciona tanto con las medidas físicas, como las cámaras, como con las acciones sociales de prevención. El estudio concluyó que ambos componentes deben promoverse de manera complementaria, lo cual es relevante para esta tesis porque refuerza la idea de que la tecnología se entiende mejor cuando se analiza desde la percepción de sus usuarios o beneficiarios.

Zhang et al. (2020) desarrollaron un estudio basado en encuestas para evaluar si los sistemas de videovigilancia promueven la percepción de seguridad en residentes de Beijing. La investigación recogió 1080 encuestas válidas y utilizó análisis univariado y regresión. Los autores hallaron que un mayor conocimiento del sistema y mayores niveles educativos se asociaron con una percepción más favorable de seguridad, así como con mayor aceptación de la videovigilancia. Este antecedente es coherente con esta tesis porque trabaja con percepción, cuestionarios y variables tecnológicas vinculadas a la seguridad

Tarupi (2020) en su estudio tuvo como fin aplicar un sistema de la ECU (Unidad de Control del Motor) utilizando Android tecnológicas y conectado vía OBDII (Diagnóstico a bordo conector del escáner automotriz). Se optó por un enfoque de tipo cuantitativo, mientras que el tipo de investigación representa un estudio experimental. Respecto a la metodología, se empleó un diseño preexperimental, considerando como población a vehículos con alarmas tradicionales y seleccionando una muestra representativa de automóviles que incorporaron el sistema de bloqueo propuesto. Para levantar los resultados se usaron pruebas de funcionamiento y análisis de comparación, siendo los instrumentos la observación estructurada y registros de desempeño

del sistema. De esta forma se concluye que el nuevo sistema de seguridad, basado en el bloqueo de la ECU mediante una aplicación Android, incrementó significativamente la protección de los vehículos en zonas de alto riesgo, ofreciendo una alternativa accesible y eficaz para prevenir robos vehiculares.

2.1.2. Antecedentes nacionales

Chávez (2023) tuvo como propósito determinar la relación entre el uso de las TIC y la percepción de inseguridad ciudadana. Como base de investigación se tomó el enfoque cuantitativo, diseño no experimental y aplicación de encuestas y cuestionarios. Las respuestas mostraron alta y positiva asociación de variables (0.726). Este antecedente es uno de los más cercanos metodológicamente a esta tesis, pues también relaciona tecnología y seguridad desde la percepción de los encuestados.

Camones (2024), buscó determinar la relación entre el sistema de videovigilancia y la seguridad ciudadana. El estudio tuvo una presencia cuantitativa, aplicada, no experimental, transversal y de correlación. Trabajó con 378 ciudadanos, empleó encuesta y cuestionario, y reportó una correlación positiva muy fuerte entre videovigilancia y seguridad ciudadana. Este estudio es pertinente porque conserva coherencia metodológica con esta tesis y demuestra que el uso de tecnologías de vigilancia puede analizarse válidamente mediante percepción y correlación.

Pantoja (2023) tuvo como objetivo determinar la relación entre gobierno digital y seguridad ciudadana. La investigación fue cuantitativa, no experimental y correlacional; con 110 colaboradores del gobierno local, y se empleó una encuesta con cuestionario y prueba Rho. Resultó una correlación positiva de 0.458 y de significancia entre las variables. Este antecedente

resulta útil porque muestra, en el campo nacional, que la incorporación de herramientas digitales puede estudiarse desde relaciones perceptuales en contextos de gestión pública y seguridad.

Pinto (2022) realizó una investigación con el objetivo general de analizar el fenómeno del robo, hurto y receptación de vehículos, autopartes y accesorios en la jurisdicción del Departamento de Protección e Investigación de Robo de Vehículos PNP (DEPROVE-PNP) de Lima Norte durante el año 2019, así como evaluar la respuesta policial ante estos delitos. Se utilizó un enfoque cuantitativo y cualitativo, con un tipo de estudio descriptivo-explicativo, nivel correlacional y un diseño no experimental de corte transversal. La población estuvo compuesta por los registros policiales de delitos vehiculares en Lima Norte, y la muestra se seleccionó a partir de casos documentados y entrevistas a personal especializado. Se aplicaron técnicas de análisis estadístico y entrevistas semiestructuradas, utilizando como instrumentos bases de datos policiales y cuestionarios dirigidos a agentes del DEPROVE-PNP. De esto se prueba que en Lima Metropolitana se registran en promedio 25 situaciones cotidianas, impactando de manera considerable la economía social.

Vásquez (2023), buscó determinar la relación entre gobierno electrónico y gestión de seguridad ciudadana. De estudio cuantitativo, básico, descriptivo-correlacional y no experimental; emplea escala Likert y con parámetros no normales. Sin embargo, se muestra una correlación positiva considerable de 0.859 entre las variables dando fuerza al marco metodológico porque también recurre a instrumentos perceptuales y análisis correlacional para saber el vínculo entre tecnología y seguridad.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Uso de la tecnología

2.2.1.1. Conceptualización de la variable. Es definido como el empleo de herramientas, sistemas y recursos tecnológicos en las labores de vigilancia, monitoreo, identificación, localización, comunicación y respuesta frente al fenómeno, lo cual también comprende la capacidad institucional para organizar recursos, gestionar información, optimizar procesos operativos y orientar la actuación policial hacia respuestas más oportunas frente a las demandas de seguridad ciudadana. Algunos de estos son sistemas de posicionamiento global (GPS), plataformas de monitoreo satelital, cámaras de reconocimiento de placas, bases de datos policiales, sistemas de alerta en tiempo real, etc., orientados a fortalecer las labores operativas de las unidades especializadas y de dar peso a la toma de decisiones mediante información oportuna, organizada y confiable.

Todo esto corresponde a la necesidad de fortalecer los mecanismos institucionales de control, prevención y respuesta frente a una modalidad delictiva que exige celeridad en la detección, verificación e intervención. En esa línea, Carbajal (2018) dice que su uso deja muestra de un crecimiento de la prevención y del control preventivo del delito cuando estos recursos se integran a la gestión institucional pero que se vincula a el grado de modernización, planificación y capacidad operativa con que una entidad responsable del orden interno enfrenta problemas que afectan directamente a la ciudadanía.

En el campo de la seguridad vehicular, es importante por su utilidad para facilitar el acceso a información relevante en tiempo real. Los sistemas de geolocalización, los recursos de monitoreo remoto y las plataformas de consulta vehicular favorecen la identificación de vehículos con requisitoria, la detección de trayectorias sospechosas y el seguimiento de eventos relacionados y también a las herramientas de análisis que ha permitido organizar mejor la información y apoyar la toma de decisiones operativas en situaciones donde la rapidez y la coordinación institucional.

Todo se hace más factible en medida de la capacidad de uso en los recursos disponibles, priorizar zonas de riesgo, coordinar intervenciones y sustentar la actuación policial en evidencia, aspectos necesarios para responder con mayor oportunidad ante un problema de alta incidencia social.

Considerarse que su uso en seguridad forma parte de un proceso de modernización institucional es parte importante de su adaptación. En las organizaciones públicas, la introducción de recursos tecnológicos se da por cambios en los procedimientos, en la gestión de la información y en la forma en que el personal desarrolla sus funciones. Por ello, en una unidad policial especializada como la DIVPIRV, el uso de la tecnología puede entenderse como un componente de apoyo al trabajo operativo, a la vigilancia especializada y al fortalecimiento de la respuesta frente al robo vehicular. Además, constituye un elemento estratégico para mejorar la articulación interna, la interoperabilidad de la información, la trazabilidad de las acciones policiales y el aprovechamiento responsable de los recursos asignados a la seguridad ciudadana.

En la presente investigación, esta variable se analiza desde la percepción del personal policial de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana. Esto significa que el estudio no busca medir de manera técnica el rendimiento de un dispositivo específico, sino conocer cómo los efectivos valoran el uso de los recursos tecnológicos disponibles dentro de la institución. En ese sentido, el interés de la investigación se centra en la apreciación que tiene el personal sobre el nivel de uso de la tecnología y sobre la capacidad tecnológica con la que cuenta la unidad para desarrollar sus funciones, por medio de la experiencia de quienes participan directamente en las labores de prevención e investigación, permitiendo identificar posibles brechas en el uso, disponibilidad, operatividad y aprovechamiento de los recursos tecnológicos, información útil para orientar mejoras institucionales, procesos de capacitación, decisiones de inversión y planificación estratégica en seguridad ciudadana.

2.2.1.2. Teorías relacionadas con la variable

Para sustentar teóricamente la variable uso de la tecnología, se consideró en primer lugar el Modelo de Aceptación Tecnológica propuesto por Davis (1989). Esta propuesta sostiene que el uso de una tecnología guarda relación con dos elementos principales: la utilidad percibida y la facilidad de uso percibida. La primera se refiere al grado en que una persona considera que el uso de una herramienta puede favorecer el desarrollo de sus funciones, mientras que la segunda alude al grado en que percibe que dicha herramienta puede emplearse sin mayor dificultad. Para la policía, dicho sistema permite comprender que la adhesión de recursos tecnológicos a las actividades institucionales genera una percepción de mejora sobre su utilidad práctica en tareas oficiales.

Esto suma a la investigación ya que se aplica en una unidad especializada donde el uso de la tecnología forma parte del entorno de trabajo, por lo que, la percepción del personal policial respecto de la utilidad y flujo de herramientas adquiere importancia, ya que se relaciona con la forma en que estas son valoradas dentro de la práctica institucional. Si el personal considera que la tecnología fortalece el operativo frente a la criminalidad, es razonable que su valoración sobre esta sea más favorable, pero también hace cuestión si atienden a situaciones reales del servicio policial y si contribuyen a organizar mejor la información, los procedimientos y la actuación institucional.

Junto a ello, también halló profundidad en los estudios de Venkatesh et al. (2003), quienes desarrollaron un modelo unificado de aceptación y uso de la tecnología e indicaron que hay un vínculo con factores como la expectativa de desempeño, la expectativa de esfuerzo, la influencia social y las condiciones facilitadoras puesto que estos factores permiten analizar de manera más amplia las condiciones que rodean el uso de la tecnología, ya que se requiere infraestructura

adecuada, soporte institucional, acceso, conectividad, factores totalmente determinantes para la garantía en seguridad pública.

Esta propuesta resulta importante para la presente investigación, porque la percepción sobre el uso de la tecnología en la DIVPIRV se relaciona con el empleo cotidiano de los recursos tecnológicos y con la capacidad que el personal reconoce en la institución. El estudio entiende a la tecnología como parte del funcionamiento institucional, ya que su valor depende de la forma en que los agentes la utilizan, interpretan y aplican en sus labores diarias. Por ello, resulta posible analizar si estas herramientas se incorporan de manera efectiva a los procedimientos policiales, si favorecen la coordinación operativa y si brindan información útil para tomar decisiones frente al robo vehicular.

2.2.1.3. Dimensión: Nivel de uso de la tecnología

El nivel de uso de la tecnología se refiere a la percepción que tiene el personal policial sobre el grado de utilización de las herramientas tecnológicas en las actividades de vigilancia, monitoreo, identificación y respuesta vinculadas con el robo de vehículos. Esta dimensión busca recoger la valoración de los efectivos acerca de qué tan presente se encuentra la tecnología en el trabajo cotidiano de la unidad especializada. Asimismo, permite conocer si dichos recursos forman parte de los procedimientos habituales de actuación policial o si su empleo aún resulta limitado, eventual o dependiente de determinadas condiciones operativas.

En el campo de la seguridad ciudadana, la utilidad de los recursos tecnológicos guarda relación con su incorporación a las prácticas operativas. Un sistema puede estar disponible institucionalmente, pero si su uso es escaso, eventual o limitado, su presencia en la práctica de trabajo pierde relevancia. Por ello, el nivel de uso de la tecnología permite conocer si el personal

policial percibe que las herramientas tecnológicas forman parte habitual de los procedimientos y acciones desplegadas frente al robo vehicular. Esta información resulta importante porque permite identificar brechas entre la disponibilidad formal de herramientas tecnológicas y su utilización real en las labores de prevención, vigilancia e intervención.

En el caso de la prevención del robo de vehículos, el nivel de uso de la tecnología se expresa en el empleo de recursos como GPS, sistemas de monitoreo satelital, reconocimiento de placas, plataformas de consulta de datos y mecanismos de alerta. Gamarra y Cayo (2020) destacan que los sistemas automatizados de monitoreo de placas pueden fortalecer el control situacional al generar alertas en tiempo real. A ello, Sánchez y Barriga (2022) señalan que los sistemas inteligentes de monitoreo vehicular permiten registrar movimientos sospechosos y facilitan el seguimiento de vehículos por lo que la importancia que tiene el uso de la tecnología en la labor policial, especialmente cuando se trata de prevenir o atender hechos vinculados con el robo vehicular. Se puede decir entonces, que el uso organizado de estos recursos puede apoyar la priorización de zonas de riesgo, la coordinación entre unidades y el seguimiento de situaciones vinculadas con la sustracción vehicular.

Ahora bien, en esta investigación la dimensión no se interpreta como el número exacto de maneras que un sistema es utilizado, sino como la percepción del personal sobre el grado de utilización de dichos recursos en la DIVPIRV. Por ello, el nivel de uso de la tecnología no se aborda como un dato técnico o estadístico en sentido estricto, sino como una apreciación construida por los efectivos policiales a partir de su experiencia institucional. Esta precisión es importante porque el estudio busca conocer cómo los servidores policiales valoran la presencia de la tecnología en sus actividades cotidianas y no para medir directamente el rendimiento técnico de cada sistema.

Asimismo, esta dimensión resulta importante porque permite observar cómo la tecnología se incorpora en los procesos diarios de trabajo. Cuando el personal percibe que los recursos tecnológicos se emplean con frecuencia y de manera adecuada, esa valoración puede relacionarse con una opinión más favorable sobre su utilidad en la prevención del robo vehicular. Por el contrario, un uso limitado o poco constante puede mostrar dificultades de acceso, falta de integración en las acciones operativas o restricciones dentro de la institución a lo que la dimensión aporta información útil para mejorar procedimientos, reforzar el uso de las plataformas disponibles y promover una labor policial más coordinada y apoyada en información confiable.

2.2.1.4. Dimensión: Capacidad tecnológica. Se refiere a la percepción del personal policial sobre la disponibilidad, suficiencia, operatividad y actualización de los recursos tecnológicos con los que cuenta la institución para prevenir el robo de vehículos. Esta dimensión permite conocer cómo el personal valora las condiciones tecnológicas existentes en la DIVPIRV para desarrollar sus funciones de vigilancia, control, seguimiento e investigación. Además, permite identificar si la unidad cuenta con condiciones adecuadas para sostener el uso de la tecnología de manera continua, oportuna y articulada con sus necesidades operativas.

La capacidad tecnológica está íntimamente relacionada con la dotación existente de equipos, sistemas, plataformas y/o recursos que puedan ser empleados eficientemente en el desarrollo de las labores policiales operativas. En el caso específico de una unidad élite y especializada en el robo vehicular, ella incluye la percepción sobre la disponibilidad de diversos sistemas de rastreo, cámaras, plataformas de consulta, sistemas de geolocalización, bases de datos, conectividad, soporte técnico y mecanismos de actualización de los recursos tecnológicos. Lo cual es relevante porque permite que la información policial sea procesada y empleada de manera oportuna y eficaz durante las acciones de prevención, seguimiento e intervención.

Esta dimensión es de vital importancia, porque el uso de la tecnología requiere de condiciones elementales para que su incorporación a la operatividad institucional resulte viable. García y López (2024) señalan que los sistemas de seguridad vehicular basados en recursos tecnológicos permiten fortalecer las acciones de protección y control. En esa misma línea, Alhwety y Elfadil (2024) destacan que los sistemas de rastreo y monitoreo en tiempo real han adquirido relevancia en la seguridad vehicular por su utilidad para apoyar la localización y seguimiento de vehículos. Estos destacados antecedentes permiten advertir que la capacidad tecnológica se convierte en un soporte importante en el desempeño institucional. En consecuencia, no basta con incorporar y disponer de herramientas digitales; también se requiere asegurar su adecuado funcionamiento, mantenimiento, actualización y disponibilidad para el personal que las emplea.

Dentro de esta dimensión también resulta importante destacar que en lo referente a la operatividad de los recursos, estos se encuentren en condiciones de responder a las exigencias del trabajo o servicio policial. De igual forma, la actualización tecnológica constituye un aspecto importante, debido a que las modalidades delictivas cambian constantemente y requieren de respuestas institucionales eficaces y oportunas que mantengan vigencia operativa. La falta de actualización, conectividad o soporte tecnológico puede limitar la operatividad del servicio policial, afectando las coordinaciones que debe existir entre las dependencias que conforman la unidad especializada y reducir el aprovechamiento de la información disponible.

En la presente investigación, la capacidad tecnológica no está sujeta a una evaluación técnica de infraestructura ni a partir de auditorías de sistemas. Se analiza desde la percepción del personal policial, es decir, del cómo los efectivos valoran la suficiencia y utilidad de los recursos tecnológicos disponibles en la DIVPIRV. Esta forma de apreciación resulta coherente con el carácter perceptual del estudio y permite recoger la visión interna del personal sobre las

condiciones tecnológicas con las que desarrolla su labor operativa policial. Asimismo, permite reconocer necesidades de mejora, desde la óptica de quienes participan directamente en las acciones de prevención e investigación del robo vehicular en beneficio de la sociedad.

2.2.1.5. Recursos tecnológicos aplicados a la seguridad vehicular. Dentro de los principales se destacan los sistemas de posicionamiento global, el monitoreo satelital, las cámaras de reconocimiento de placas, las plataformas de alerta y el rastreo remoto. Estas herramientas tecnológicas han sido adoptadas paulatinamente en diferentes estrategias de prevención y control del robo vehicular debido a su utilidad para ubicar vehículos, registrar movimientos sospechosos y facilitar la respuesta operativa (Gamarra y Cayo, 2020; Sánchez y Barriga, 2022).

En determinados casos, estos recursos también son complementados con sistemas más sofisticados y especializados, como tecnologías de monitoreo inteligente, plataformas interconectadas, herramientas de análisis de datos y sistemas de comunicación aplicados al entorno vehicular. Dentro de las cuales se destaca la tecnología V2X, que permite la comunicación entre vehículos, infraestructura vial, peatones, ciclistas y redes, mediante el intercambio continuo y oportuno de datos sobre ubicación, velocidad y condiciones del entorno en que se aplica. Su relevancia e importancia radica en que puede apoyar la seguridad, movilidad y eficiencia del sistema de transporte con información en tiempo real (U.S. Department of Transportation, s.f.).

Para la presente tesis, el interés principal se concentra en la percepción del personal policial sobre el uso de estos recursos y sobre la capacidad tecnológica con la que cuenta la institución. Por ello, los recursos tecnológicos se consideran como parte del entorno operativo que da sustento a la variable uso de la tecnología. Su presencia permite comprender el tipo de herramientas que forman parte de las acciones institucionales orientadas a la prevención del robo de vehículos, así como la manera en que estas pueden ser valoradas por el personal policial de la DIVPIRV.

2.2.2. Prevención del robo de vehículos

2.2.2.1. Conceptualización de la variable. La prevención del robo de vehículos se entiende como el conjunto de acciones, medidas, recursos y procedimientos orientados a fortalecer las condiciones de vigilancia, control, identificación, intervención y seguimiento frente a hechos vinculados con la sustracción vehicular. Para la policía, esta variable se relaciona con la capacidad de la institución para actuar frente al riesgo delictivo, detectar vehículos de interés, organizar la intervención y sostener mecanismos de control que favorezcan la protección del patrimonio y la seguridad ciudadana.

En el caso particular de la presente investigación, la prevención del robo de vehículos ha sido analizada a partir de la percepción del personal policial de la DIVPIRV de Lima Metropolitana. Por tal motivo, la variable no se aborda como una medición directa de tasas delictivas o de tiempos cronológicos exactos, sino como la valoración real que realizan los efectivos policiales sobre las condiciones institucionales vinculadas con el control preventivo del robo vehicular, la capacitación del personal y la oportunidad de respuesta operativa frente a estos hechos delictivos que tanto afectan a nuestra sociedad.

En el ámbito institucional, la prevención del robo vehicular requiere de un enlace entre las necesidades operativas de la DIVPIRV con los instrumentos de planeamiento y presupuesto de la Policía Nacional del Perú. Pues según el Reglamento del Decreto Legislativo N.º 1267, la Dirección de Planeamiento Institucional coordina, planifica, dirige, supervisa y evalúa el proceso de planeamiento institucional de la PNP, en concordancia con el planeamiento estratégico del Sector Interior; asimismo, la División de Planeamiento Institucional formula y propone el Plan Operativo Anual de la Institución policial (Ministerio del Interior, 2025). En el caso de la DIVPIRV, su ubicación funcional se encuentra dentro de la Dirección de Tránsito, Transporte y

Seguridad Vial de la PNP, y por lo tanto la programación de recursos debe coordinarse con la Unidad Ejecutora N.º 002: Dirección de Economía y Finanzas de la Policía Nacional del Perú, conforme a las necesidades de equipamiento tecnológico, capacitación especializada y mejora de la respuesta operativa frente al robo de vehículos.

La utilidad de esta variable también puede apreciarse en el plano operativo. INTERPOL señala que el combate al robo vehicular requiere apoyo operativo, entrenamiento y herramientas de consulta inmediata, como las bases internacionales de vehículos robados, debido a que este delito se encuentra vinculado con redes criminales y con la circulación ilegal de vehículos y autopartes. De igual manera, la organización destaca la importancia de la capacitación de los agentes y del acceso a bases de datos para la identificación de vehículos reportados como robados. En tal sentido, la prevención del robo vehicular no se limita únicamente a la intervención posterior a la consumación del delito, sino que requiere de una adecuada planificación, preparación del personal, de la ejecución de procedimientos especializados y del acceso oportuno a información policial.

2.2.2.2. Teorías relacionadas con la variable. La principal teoría que sustenta esta variable, es la de prevención situacional del delito de Clarke (1980), la cual plantea que el delito es posible de reducirse cuando se fortalecen las condiciones de control y vigilancia del entorno, y cuando se limitan o disminuyen las oportunidades para su comisión. Esta propuesta resulta pertinente y oportuna para el estudio desarrollado, porque permite vincular la prevención del robo de vehículos con medidas que están orientadas a elevar el riesgo percibido por el infractor para cometer el delito, mejorar la supervisión policial y reforzar las barreras frente al delito.

Asimismo, se consideró la teoría de las actividades rutinarias propuestas por Cohen y Felson (1979), según la cual el delito se produce cuando coinciden un infractor motivado, un

objetivo adecuado y la ausencia de una vigilancia eficaz. Este planteamiento permite comprender como la prevención del robo vehicular guarda una estrecha relación con la presencia de mecanismos de vigilancia y control que facilitan la reducción de las oportunidades delictivas. En el caso de la DIVPIRV, esta vigilancia puede verse respaldada por recursos tecnológicos, acceso oportuno a información y capacidad de respuesta institucional eficaz y eficiente.

Estas teorías se relacionan íntimamente con la necesidad imperiosa de organizar la actuación policial mediante procedimientos preventivos, vigilancia focalizada, uso de información y coordinación operativa. La Directiva N.º 02-2024-EMG PNP/COMOPOL-DIRNOS-DIRTTSV-DIVPIRV-B, ha sido expedida con la finalidad de establecer los lineamientos para la prevención e investigación de delitos contra el patrimonio en las modalidades de hurto, robo o receptación agravada de vehículos automotores, sus autopartes o accesorios, así como de los delitos conexos. Por tal motivo, la prevención del robo vehicular no solo se limita a la vigilancia del entorno, sino a una actuación institucional debidamente especializada, normada y articulada.

Estas teorías resultan pertinentes para la presente investigación, porque permiten ayudar a entender como la prevención del robo de vehículos está vinculada con el control del entorno, la vigilancia institucional y la respuesta oportuna frente al delito. Dentro de este contexto, la tecnología se muestra como un recurso de apoyo relevante, mientras que la actuación policial se caracteriza por ser un proceso que requiere de planificación, coordinación, uso adecuado de recursos, capacitación del personal y decisiones sustentadas en información. Por tal motivo, el interés del estudio se concentra en la percepción que tiene el personal policial sobre cómo estas condiciones se expresan dentro de su práctica diaria institucional.

2.2.2.3. Dimensión: Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular. Se conforma por la valoración que realiza el personal policial sobre las condiciones institucionales

orientadas a prevenir el robo mediante la intervención de la DIVPIRV. En la presente tesis, este aspecto se estudia en clave perceptual, por lo que no se trabaja como una tasa objetiva obtenida de registros administrativos, sino como la apreciación que construyen los efectivos policiales a partir de su experiencia en las labores de vigilancia, monitoreo, identificación, intervención y seguimiento frente al robo de vehículos.

Esta dimensión surge efecto en medida que interpreta las acciones de vigilancia, control y seguimiento frente al robo vehicular. Cuando los efectivos perciben que existen mejores condiciones institucionales para prevenir, identificar y controlar situaciones de riesgo, esa valoración puede reflejar una percepción más favorable sobre la prevención del delito vehicular. Además, esta dimensión permite reconocer si las acciones preventivas se desarrollan de manera organizada, si los recursos disponibles se utilizan adecuadamente y si la información policial contribuye a orientar intervenciones en zonas o situaciones de mayor riesgo.

En esta línea, Kelsay et al. (2026) encontraron que la implementación de torres móviles de vigilancia estuvo asociada con una reducción de los robos vinculados a vehículos a lo largo del tiempo, y destacaron que este tipo de recursos amplía la vigilancia visible y favorece respuestas más ágiles ante cambios en los patrones delictivos. Este aporte resulta útil para la presente investigación porque muestra que la percepción de control del delito puede guardar relación con la presencia de medios de vigilancia y observación aplicados al entorno vehicular.

Desde el plano institucional, el control preventivo también se vincula con la existencia de lineamientos especializados. La Directiva N.º 02-2024 de la Policía Nacional del Perú establece criterios para la prevención e investigación de delitos contra el patrimonio vehicular, lo cual refuerza la importancia de contar con procedimientos claros, competencias definidas y acciones coordinadas frente al hurto, robo y receptación agravada de vehículos, autopartes y accesorios.

2.2.2.4. Dimensión: Percepción sobre la capacitación del personal. Constituye la valoración que tiene el personal policial sobre el nivel de capacitación, preparación y actualización del personal para prevenir, investigar y atender hechos vinculados con el robo de vehículos. En esta investigación, su importancia se relaciona con la idea de que la respuesta frente al delito vehicular exige agentes capaces de manejar información, utilizar herramientas tecnológicas y ejecutar procedimientos adecuados de identificación, seguimiento e intervención.

La capacitación ocupa un lugar importante dentro de la prevención porque la actuación policial frente al robo de vehículos exige conocimientos técnicos y operativos. El manejo de plataformas de consulta, sistemas de rastreo, recursos de verificación y procedimientos de identificación vehicular demanda preparación permanente, especialmente en contextos donde la tecnología forma parte de las acciones institucionales. Por ello, la capacitación debe entenderse como una condición necesaria para asegurar continuidad operativa, uso adecuado de recursos, reducción de errores procedimentales y mejor articulación entre unidades policiales.

INTERPOL señala que sus operaciones contra el robo vehicular son precedidas por sesiones de formación dirigidas a los agentes, con el propósito de fortalecer habilidades en técnicas de investigación, identificación vehicular, uso de bases de datos y herramientas policiales esto es útil debido a la necesidad de la implementación de tecnologías emergentes con alto impacto que se relacionen con la percepción del personal sobre su capacitación permitiendo identificar fortalezas y brechas en el manejo de herramientas tecnológicas, procedimientos de intervención, consulta de información y actuación policial especializada.

2.2.2.5. Dimensión: Percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa. Esta dimensión se refiere a la valoración que realiza el personal policial sobre la oportunidad con la que la institución organiza y ejecuta acciones operativas frente a hechos vinculados con el robo

vehicular. En la presente tesis, esta dimensión no se trabaja como una medición cronológica exacta del tiempo de intervención, sino como una percepción sobre la rapidez, coordinación, pertinencia y capacidad institucional para actuar frente a alertas, denuncias o situaciones relacionadas con la sustracción de vehículos.

La importancia de esta dimensión radica en que la respuesta oportuna puede guardar relación con la localización del vehículo, el seguimiento del hecho y la articulación entre unidades operativas. En ese sentido, la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa permite conocer cómo el personal valora la prontitud y coordinación de la intervención institucional frente al robo vehicular. Esta dimensión también permite apreciar si la información disponible, los canales de comunicación, los sistemas de consulta y los procedimientos internos favorecen una actuación policial más ordenada, pertinente y articulada.

Koper y Lum (2019), al evaluar el despliegue de una red amplia de lectores de placas en una ciudad de gran tamaño, observaron que los resultados investigativos en casos de robo de vehículos y robo de autopartes se asociaron con mejores condiciones de identificación y seguimiento tras la instalación de la red, sobre todo en zonas con mayor concentración de estos dispositivos. Por su parte, INTERPOL destaca que sus bases de datos permiten verificar de manera inmediata si un vehículo ha sido reportado como robado, aspecto que guarda relación con la posibilidad de actuar con mayor oportunidad frente a hechos vinculados con el delito vehicular. Estos aportes resultan pertinentes porque ayudan a sostener la importancia de la respuesta operativa en contextos donde la información y la tecnología cumplen una función relevante.

2.3. Hipótesis

2.3.1. Hipótesis de trabajo (Hi)

Hi: Existe relación significativa entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, según la percepción del personal de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

2.3.2. Hipótesis específicas

Hi1: Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Hi2: Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Hi3: Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Hi4: Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Hi5: Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Hi6: Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

CAPITULO III. METODOLOGÍA

3.1. Método de la investigación

En el presente estudio se aplicó el método hipotético-deductivo, el cual resultó pertinente porque permitió partir de planteamientos teóricos previos, formular hipótesis y contrastarlas con la realidad empírica. En palabras de Hernández y Baptista (2014), este método permite “partir de una teoría o hipótesis, establecer derivaciones lógicas y ponerlas a prueba con la realidad empírica” (p. 76). En ese sentido, su empleo facilitó analizar la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, según la percepción del personal de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana durante el año 2026.

Asimismo, este método permitió organizar el estudio a partir de conceptos, dimensiones e indicadores previamente definidos, los cuales fueron contrastados con los datos obtenidos mediante la aplicación del cuestionario.

3.2. Enfoque de la investigación

El estudio es principalmente cuantitativo, ya que estuvo orientada a la recolección y análisis de datos numéricos obtenidos mediante un cuestionario estructurado. De acuerdo con Hernández et al. (2014), “el enfoque cuantitativo se basa en la recolección y análisis de datos numéricos que tienen por fin validar o negar una hipótesis” (p. 8). En ese marco, este enfoque permitió medir la percepción de los efectivos policiales sobre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, así como analizar estadísticamente la relación existente entre ambas variables. De igual manera, el enfoque cuantitativo facilitó el procesamiento de la información mediante procedimientos estadísticos, lo cual contribuyó a una mejor organización, precisión e interpretación de los resultados.

3.3. Tipo de investigación

El estudio fue aplicado, dado que estuvo orientado a generar conocimiento útil para comprender una situación concreta vinculada con la seguridad ciudadana, específicamente la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos [DIVPIRV] de Lima Metropolitana. Según Tamayo y Tamayo (2014), la investigación aplicada se sustenta en conocimientos teóricos para responder a necesidades concretas de la realidad.

De nivel correlacional dado que buscó determinar la relación existente entre las variables y sus dimensiones, sin pretender establecer relaciones causales. Hernández et al. (2014) señalan que los estudios correlacionales tienen como finalidad conocer el grado de asociación entre dos o más variables en un contexto específico. En ese sentido, la investigación se centró en analizar la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, de acuerdo con la percepción del personal policial.

3.4. Diseño de la investigación

El diseño de la presente investigación fue no experimental, dado que no se manipularon de manera intencional las variables de estudio, sino que estas fueron observadas tal como se presentan en su contexto natural. Según Hernández et al. (2019), el diseño no experimental “se utiliza cuando el investigador no tiene control directo sobre las variables independientes porque sus manifestaciones ya han ocurrido o son inherentemente no manipulables” (p. 151). En este caso, se recogió información sobre la percepción del personal policial respecto al uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, sin intervenir en las condiciones institucionales en las que ocurre el fenómeno estudiado.

Asimismo, el diseño fue de corte transversal, debido a que la recolección de datos se realizó en un solo momento temporal, correspondiente al año 2026. Sampieri et al. (2022) señalan que el diseño transversal se emplea cuando “se desea recolectar datos en un solo momento, para describir variables y analizar su interrelación en un tiempo determinado” (p. 96). Esto permitió obtener una visión puntual de las variables y de la relación existente entre ellas en un contexto delimitado.

En coherencia con lo anterior, el nivel de investigación fue correlacional, puesto que el estudio buscó identificar asociaciones significativas entre las variables, sin pretender explicar relaciones de causa y efecto. Por ello, el análisis estuvo orientado a determinar la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, según la percepción del personal de la DIVPIRV de Lima Metropolitana.

3.5. Población, muestra y muestreo

En el presente estudio, la población estuvo conformada por los 393 efectivos policiales que laboran en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV) de Lima Metropolitana durante el año 2026. Según Hernández et al. (2014), "una población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones" (p. 174). En este contexto, la población incluyó a todo el personal operativo y administrativo involucrado en la prevención e investigación de robos vehiculares.

La población total fue de 393 efectivos, quienes participaron directa o indirectamente en las estrategias tecnológicas para la prevención del robo de vehículos.

Dado que la población fue finita, se utilizó la fórmula para el cálculo del tamaño de muestra finita para garantizar la representatividad de los datos:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot q}{(e^2 \cdot (N - 1) + Z^2 \cdot p \cdot q)}$$

Donde:

- N = Cantidad poblacional (393 efectivos).
- Z = Distribución normal para confianza.
- p = Éxito porcentual (si no se conoce, se asume 0.5 como valor conservador).
- q = Proporción complementaria (q=1-p=0.5).
- e = Posibilidad de fallo (por ejemplo, 5% o 0.05).

$$n = \frac{393 \cdot 1.96^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5}{(0.5^2 \cdot (393 - 1) + 1.96^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5)} = 184$$

Por lo tanto, el tamaño de la muestra fue de 184 efectivos policiales.

El tipo ejecutado fue probabilístico estratificado, dado que se busca obtener una representación proporcional de los distintos roles o áreas de la DIVPIRV. Según Tamayo y Tamayo (2014), "el muestreo probabilístico da certeza de que los elementos poblacionales tengan la misma probabilidad de ser seleccionados" (p. 112). Este enfoque aseguró la inclusión equitativa de los diferentes niveles jerárquicos y áreas operativas, lo que permite obtener resultados más precisos y representativos.

Este tamaño de muestra permitió realizar análisis estadísticos confiables, garantizando un margen de error del 5% y un nivel de confianza del 95%, lo cual es adecuado para los objetivos de esta investigación

3.6. Variables y operacionalización

Son dos las presentes: uso de la tecnología, como variable independiente, y prevención del robo de vehículos, como variable dependiente. Ambas fueron abordadas desde un enfoque de percepción, debido a que la información se recogió mediante un cuestionario aplicado a efectivos policiales de la DIVPIRV.

3.6.1. Variable independiente: Uso de la tecnología

3.6.1.1. Definición conceptual

El uso de la tecnología se entiende como la percepción del personal policial sobre el empleo de herramientas, sistemas y recursos tecnológicos en las labores de vigilancia, monitoreo, identificación y respuesta vinculadas con la prevención del robo de vehículos en la DIVPIRV de Lima Metropolitana.

3.6.1.2. Definición operacional

Operacionalmente, la variable uso de la tecnología fue medida mediante un cuestionario estructurado con escala tipo Likert de cinco puntos, aplicado a los efectivos policiales de la DIVPIRV. Esta variable estuvo conformada por dos dimensiones: nivel de uso tecnológico y capacidad tecnológica.

La dimensión nivel de uso tecnológico evaluó la apreciación del personal respecto a la regularidad con que se emplean herramientas tecnológicas en las actividades de prevención e investigación del robo vehicular.

La dimensión capacidad tecnológica evaluó la apreciación del personal sobre la disponibilidad, suficiencia, operatividad y actualización de los recursos tecnológicos utilizados en la unidad especializada.

3.6.2. Variable dependiente: Prevención del robo de vehículos

3.6.2.1. Definición conceptual

La prevención del robo de vehículos se entiende como la percepción del personal policial sobre las condiciones institucionales que favorecen el control, la vigilancia y la respuesta frente al robo vehicular en la DIVPIRV de Lima Metropolitana durante el año 2026.

3.6.2.2. Definición operacional

Operacionalmente, la variable prevención del robo de vehículos fue medida mediante un cuestionario estructurado con escala tipo Likert de cinco puntos. Esta variable estuvo conformada por tres dimensiones: percepción sobre el control preventivo del robo vehicular, percepción sobre la capacitación del personal y percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular.

La dimensión percepción sobre el control preventivo del robo vehicular recogió la valoración del personal sobre las condiciones institucionales de vigilancia, control, identificación y seguimiento frente a hechos vinculados con el robo de vehículos.

La dimensión percepción sobre la capacitación del personal recogió la valoración de los efectivos respecto al nivel de capacitación y manejo de herramientas tecnológicas en la unidad.

La dimensión percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular recogió la valoración del personal sobre la rapidez, coordinación, pertinencia y

capacidad institucional para actuar frente a alertas, denuncias o hechos vinculados con el robo vehicular.

Instrumento de medición

Para cada dimensión e indicador se utilizó un cuestionario estructurado basado en una escala Likert de cinco puntos, donde 1 correspondió a “Totalmente en desacuerdo” y 5 a “Totalmente de acuerdo”. Likert (1932) sostiene que este tipo de escala permite medir actitudes, opiniones y percepciones de manera ordenada y cuantificable, por lo que el instrumento facilitó obtener datos numéricos sobre la percepción de los efectivos policiales respecto a las variables estudiadas.

Tabla 1.

Variables y operacionalización

Tabla 1

Variables y operacionalización

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición	Escala de respuesta
Uso de la tecnología	Percepción del personal policial sobre el empleo de herramientas y recursos tecnológicos en la prevención del robo de vehículos.	Se midió mediante cuestionario tipo Likert aplicado a efectivos policiales de la DIVPIRV.	Nivel de uso de la tecnología	Uso en vigilancia y control. Uso en prevención e investigación. Uso regular en la labor policial. Uso en procedimientos operativos.	Ordinal	1. Totalmente en desacuerdo 2. Parcialmente en desacuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo 4. Parcialmente de acuerdo 5. Totalmente de acuerdo
			Capacidad tecnológica	Suficiencia de recursos tecnológicos. Infraestructura tecnológica. Operatividad de equipos y sistemas.	Ordinal	1. Totalmente en desacuerdo 2. Parcialmente en desacuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo 4. Parcialmente de acuerdo

				Actualización tecnológica.		5. Totalmente de acuerdo
				Adecuación tecnológica al servicio.		
Prevención del robo de vehículos	Percepción del personal policial sobre las condiciones institucionales que favorecen la prevención del robo vehicular.	Se midió mediante cuestionario tipo Likert aplicado a efectivos policiales de la DIVPIRV.	Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular	Control preventivo. Vigilancia vehicular. Identificación de riesgos. Procedimientos preventivos. Acciones en zonas de riesgo.	Ordinal	1. Totalmente en desacuerdo 2. Parcialmente en desacuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo 4. Parcialmente de acuerdo 5. Totalmente de acuerdo
			Percepción sobre la capacitación del personal	Capacitación en prevención. Formación tecnológica. Preparación operativa. Conocimiento de procedimientos. Actualización del personal.	Ordinal	1. Totalmente en desacuerdo 2. Parcialmente en desacuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo 4. Parcialmente de acuerdo 5. Totalmente de acuerdo

Percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular	Atención oportuna.	Ordinal	1. Totalmente en desacuerdo
	Rapidez de respuesta.		2. Parcialmente en desacuerdo
	Seguimiento vehicular.		3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
	Coordinación operativa.		4. Parcialmente de acuerdo
	Intervención policial.		5. Totalmente de acuerdo

3.7. Técnica e instrumentos de recolección de datos

En esta sección se describieron las herramientas de recolección en el presente estudio, con el fin de obtener información relevante y confiable para cumplir con los objetivos planteados. Asimismo, se detalló el proceso de validación y confiabilidad de los instrumentos.

3.7.1. Técnica

La técnica que se utilizó en esta investigación fue la encuesta. Según Hernández et al. (2014), la encuesta es una herramienta ampliamente empleada en investigaciones cuantitativas debido a su capacidad para recopilar información estandarizada de un gran número de participantes, lo que facilitó la generalización de los resultados. Esta técnica permitió recolectar datos sobre las percepciones y experiencias de los efectivos policiales de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV) respecto al uso de la tecnología en la prevención de robos vehiculares. La encuesta resultó particularmente adecuada para esta investigación, ya que permitió medir las variables de interés a través de cuestionarios estructurados aplicados a una muestra representativa de la población.

3.7.2. Descripción de instrumentos

El instrumento que se utilizó fue el cuestionario, el cual fue diseñado específicamente para cada una de las variables de la investigación. Según Sampieri et al. (2014), “el cuestionario se define como una herramienta orientada a la recolección de datos mediante preguntas previamente diseñadas, que se responden de manera individual y estructurada” (p. 178). Cada cuestionario estuvo compuesto por enunciados basados en una escala de Likert de cinco puntos, donde 1 correspondió a “Totalmente en desacuerdo” y 5 a Totalmente de acuerdo”. Este tipo de escala fue ampliamente utilizado en investigaciones sociales, ya que facilitó la medición cuantitativa de percepciones y actitudes (Likert, 1932).

3.7.3. Validación

La validación del instrumento se realizó mediante el juicio de expertos. Según Hernández et al. (2014) la validación por juicio de expertos consiste en “someter los instrumentos a la evaluación de especialistas en la temática y en metodología de investigación, quienes analizan la pertinencia y claridad de los ítems” (p. 215). Para este estudio se consultó a cinco expertos con experiencia en seguridad y uso de tecnologías aplicadas a la prevención de delitos. Los expertos evaluaron la congruencia de los ítems con las dimensiones e indicadores de las variables, así como la claridad y pertinencia de cada enunciado.

3.7.4. Confiabilidad

La confiabilidad del cuestionario se verificó mediante el coeficiente Alfa de Cronbach, el cual permitió evaluar la consistencia interna de los ítems del instrumento; en concordancia con lo señalado por Sampieri et al. (2014), quienes indicaron que valores superiores a 0.70 son considerados adecuados. El análisis se realizó a partir de una prueba piloto aplicada a 30 efectivos policiales, sin registrarse casos excluidos; obteniéndose para la variable Uso de la Tecnología un Alfa de Cronbach de $\alpha = 0.884$ en 10 ítems, lo que evidenció una confiabilidad buena, y para la variable Prevención del Robo de Vehículos un Alfa de Cronbach de $\alpha = 0.950$ en 15 ítems, valor que indicó una confiabilidad excelente, demostrando en ambos casos una alta consistencia interna y garantizando la fiabilidad de los datos recolectados para el estudio.

3.8. Plan de procesamiento y análisis de datos

Los cuestionarios elaborados para medir las variables del estudio fueron aplicados a los 184 efectivos policiales que conformaron la muestra de la investigación en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos [DIVPIRV] de Lima Metropolitana. La

recolección de la información se realizó mediante Microsoft Forms, lo que permitió registrar las respuestas de manera ordenada y facilitar su posterior sistematización.

Luego de la recolección de datos, cada cuestionario fue revisado con la finalidad de verificar su correcto llenado. Posteriormente, la información fue organizada en una hoja de cálculo de Microsoft Excel, a fin de mantener el control y la consistencia de los datos obtenidos. Una vez concluida esta etapa, la base de datos fue importada al software SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), donde se procedió con la codificación de respuestas, el etiquetado de variables y la configuración de los formatos necesarios para el análisis estadístico.

El procesamiento de la información se desarrolló en dos etapas. En la primera, se aplicó estadística descriptiva con el propósito de resumir el comportamiento de las variables y sus dimensiones. Para ello, se utilizaron frecuencias, porcentajes y medidas de tendencia central, lo que permitió identificar patrones iniciales en la percepción de los efectivos policiales sobre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos.

En la segunda etapa, se empleó estadística inferencial para contrastar las hipótesis planteadas en la investigación. Previamente, se aplicó la prueba de normalidad de Kolmogórov-Smirnov con el fin de conocer la distribución a seguir. A partir de estos resultados, y considerando que la información fue recogida mediante una escala Likert y que las variables no presentaron distribución normal, se utilizó el coeficiente de correlación Rho de Spearman, el cual permitió analizar la relación entre las variables y sus dimensiones, de acuerdo con el nivel correlacional del estudio (Hernández-Sampieri et al., 2019; Sampieri et al., 2022).

3.9. Aspectos éticos

Para la elaboración del estudio se consideró la normativa establecida por la Guía de la Universidad Norbert Wiener, la cual detalló las líneas éticas y metodológicas que rigen la elaboración de trabajos académicos. También se empleó el formato de citación APA 7 para asegurar que se respeten los derechos de autoría y se otorgue el debido crédito a las fuentes bibliográficas consultadas.

En cuanto al contenido, se realizó de manera autónoma, sin recurrir al uso de herramientas de inteligencia artificial para la redacción del texto para que se garantice que la investigación precisa un esfuerzo genuino y un análisis crítico propio, cumpliendo con los estándares académicos establecidos por la institución.

Además, se utilizó Turnitin como herramienta de apoyo para la revisión de similitud y originalidad del documento, con el propósito de fortalecer el cumplimiento de los criterios académicos establecidos por la universidad.

CAPITULO IV. PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1. Resultados

Luego de procesar la data adquirida mediante las encuestas aplicadas a la muestra seleccionada, conformada por 184 efectivos policiales de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPIRV) de Lima Metropolitana, se obtuvieron los siguientes resultados descriptivos, los cuales permiten identificar la distribución de las respuestas de los encuestados respecto a las variables del estudio. El detalle de los participantes se presenta en el Anexo 6.

Variable: Uso de la tecnología

Esta medición tuvo como finalidad identificar la percepción de los efectivos policiales encuestados respecto al uso de la tecnología en la prevención del robo de vehículos, considerando las dimensiones nivel de uso de la tecnología y la capacidad tecnológica. Los resultados obtenidos se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 2.

Nivel de uso de la tecnología

Nivel	Nivel de uso de la tecnología		Capacidad tecnológica		Uso de la tecnología (global)	
	f	%	f	%	f	%
Deficiente	3	1.6%	4	2.2%	3	1.6%
Poco eficiente	19	10.3%	21	11.4%	22	12.1%
Eficiente	162	88.1%	159	86.4%	159	86.4%
Total	184	100%	184	100%	184	100%

En la Tabla 2 se ve que la mayor parte de los efectivos policiales encuestados presenta una valoración alta respecto al uso de la tecnología en la DIVPIRV. En términos globales, el 86.4% ubica esta variable en un nivel alto. De igual manera, el 88.0% presenta una

percepción alta en la dimensión nivel de uso de la tecnología, mientras que el 86.4% expresa una percepción alta en la dimensión capacidad tecnológica.

En menor proporción, el 12.0% ubica el uso de la tecnología en un nivel medio. Asimismo, el 10.3% presenta una percepción media sobre el nivel de uso tecnológico percibido y el 11.4% sobre la capacidad tecnológica percibida. Finalmente, los niveles bajos se presentan en porcentajes reducidos, con 1.6% en la valoración global del uso de la tecnología, 1.6% en nivel de uso tecnológico y 2.2% en capacidad tecnológica.

Variable: Prevención del robo de vehículos

Esta medición se proyectó a conocer la percepción de los efectivos policiales encuestados respecto a las condiciones institucionales vinculadas con la prevención del robo de vehículos. Para ello, se consideraron las dimensiones percepción sobre el control preventivo del robo vehicular, percepción sobre la capacitación del personal y percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente a robos vehiculares. Los resultados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 3.

Niveles de percepción sobre la prevención del robo de vehículos y sus dimensiones

Nivel	Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular		Percepción sobre la capacitación del personal		Percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente a robos vehiculares		Prevención del robo de vehículos	
	F	%	f	%	f	%	f	%
Deficiente	3	1.6%	4	2.2%	5	2.7%	3	1.6%
Poco eficiente	15	8.2%	21	11.4%	22	10.9%	22	12.0%
Eficiente	166	90.2%	161	86.4%	159	86.4%	159	86.4%
Total	184	100%	184	100%	184	100%	184	100%

En la Tabla 3 se observa que la mayor cantidad de efectivos encuestados presenta una valoración alta respecto a la prevención del robo de vehículos. En términos globales, el

86.4% ubica esta variable en un nivel alto. Asimismo, el 90.2% presenta una percepción alta sobre el control preventivo del robo vehicular, el 86.4% sobre la capacitación del personal y el 86.4% sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular.

Por otro lado, el 12.0% ubica la variable prevención del robo de vehículos en un nivel medio. De igual manera, el 8.2% presenta una percepción media sobre el control preventivo del robo vehicular, el 11.4% sobre la capacitación del personal y el 10.9% sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular. Finalmente, los niveles bajos se presentan en porcentajes reducidos, con 1.6% en la valoración global de la variable, 1.6% en la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular, 2.2% en la percepción sobre la capacitación del personal y 2.7% en la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular.

A partir de los resultados realizados, se efectuaron las siguientes pruebas.

4.1.1. Prueba de hipótesis

Tabla 4

Análisis de normalidad de los datos de las variables y dimensiones del estudio

	Kolmogórov-Smirnov		
	Estadístico	gl.	Sig.
Uso de la Tecnología	0.095	184	0.001
Nivel de uso de la tecnología	0.088	184	0.003
Capacidad Tecnológica	0.091	184	0.002
Prevención del Robo de Vehículos	0.107	184	0.000
Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular	0.104	184	0.000
Percepción sobre la capacitación del personal	0.099	184	0.001
Percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular	0.102	184	0.000

Interpretación:

La Tabla 4 presenta los resultados de la prueba de normalidad de Kolmogórov-Smirnov aplicada a las variables principales del estudio y a las dimensiones que las integran, las cuales fueron medidas mediante una escala tipo Likert de cinco niveles.

Los resultados muestran que, en todos los casos, los valores de significancia son menores a 0.05, lo que indica que los datos no presentan distribución normal. Este comportamiento estadístico guarda relación con la naturaleza ordinal de la escala utilizada y con la concentración de respuestas en determinados niveles de valoración, situación frecuente en investigaciones basadas en percepciones.

En atención a ello, se determinó la pertinencia de emplear pruebas estadísticas no paramétricas para el análisis inferencial. Por esta razón, se utilizó el coeficiente de correlación Rho de Spearman, el cual resulta adecuado para analizar la relación entre variables y dimensiones medidas en escala ordinal.

Finalmente, cabe precisar que los puntajes correspondientes a cada dimensión fueron obtenidos a partir de la sumatoria de los ítems del cuestionario asociados a cada una de ellas, conforme a la matriz de operacionalización, lo que permitió realizar el análisis estadístico manteniendo coherencia con el modelo teórico y el diseño metodológico del estudio.

4.1.1.1. Prueba de hipótesis general.

- **Hi:** Existe relación significativa entre el uso de la tecnología y la percepción sobre la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- **H0:** No existe relación significativa entre el uso de la tecnología y la percepción sobre la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 5

Correlación según Rho de Spearman entre el Uso de la Tecnología y la Prevención del Robo de Vehículos

		Uso de la tecnología	Prevención del robo de Vehículos
Rho de Spearman	Uso de la tecnología percibida	Coeficiente de correlación de Spearman	1.000
		Sig. (bilateral)	0.783**
		N	0.000
	Prevención del robo de vehículos	Coeficiente de correlación	184
		Sig. (bilateral)	0.783**
		N	1.000

**."La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral)."

La Tabla 5 nos muestra un coeficiente de 0.783 y un valor de significancia de 0.000, lo que indica una relación positiva alta y estadísticamente significativa entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana.

Puesto que el valor de significancia es menor a 0.01, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. En ese sentido, los resultados muestran que una valoración más favorable del uso de la tecnología se relaciona con una percepción más favorable de la prevención del robo de vehículos.

En el caso de la DIVPIRV, este hallazgo permite señalar que, según la percepción del personal policial encuestado, el empleo de herramientas tecnológicas guarda relación con mejores condiciones institucionales de vigilancia, control y respuesta frente al robo vehicular.

4.1.1.2. Prueba de hipótesis específica 1.

- Hi1: Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e

Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

- H01: No existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 6.

Correlación según Rho de Spearman entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular

		Nivel de uso de la tecnología		Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular
Rho de Spearman	Nivel del uso de la tecnología	Coefficiente de correlación de Spearman	1.000	0.716**
		Sig. (bilateral)	.	0.000
		N	184	184
	Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular	Coefficiente de correlación	0.716**	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	.
		N	184	184

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

En la Tabla 6 se da un coeficiente de 0.716 y un valor de significancia de 0.000, lo que evidencia una relación positiva y estadísticamente significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular.

Ya que el valor de significancia es menor a 0.01, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. En consecuencia, los resultados permiten señalar que una percepción más alta sobre el nivel con que se utilizan las herramientas tecnológicas se relaciona con una percepción más favorable sobre el control preventivo del robo vehicular.

En el contexto de la DIVPIRV, este resultado muestra que, para el personal policial encuestado, el uso más constante de recursos tecnológicos guarda relación con mejores apreciaciones sobre el control preventivo del robo de vehículos.

4.1.1.3. Prueba de hipótesis específica 2

- Hi2: Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- H02: No existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 7

Correlación según Rho de Spearman entre el nivel de uso de la tecnología y la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos

		Nivel de uso de la tecnología		Capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos
Rho de Spearman	Nivel de uso de la tecnología	Coeficiente de correlación de Spearman	1.000	0.613**
		Sig. (bilateral)	.	0.000
		N	184	184
	Capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos	Coeficiente de correlación	0.613**	1.000
		Sig. (bilateral)	0.000	.
		N	184	184

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

La Tabla 7 señala un coeficiente de 0.613 y un valor de significancia de 0.000, lo que indica una relación positiva moderada y estadísticamente significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la preparación tecnológica para el robo de vehículos del personal de la DIVPIRV.

Por el caso en que el nivel de significancia es <0.01 , se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. En ese sentido, los resultados permiten afirmar que una percepción más favorable sobre el nivel de uso de la tecnología se relaciona con una percepción más favorable sobre la preparación tecnológica del personal policial.

En el contexto institucional analizado, este hallazgo sugiere que, para los efectivos encuestados, la presencia más constante de herramientas tecnológicas en las actividades operativas guarda relación con una mejor valoración de la capacitación y del manejo técnico del personal.

4.1.1.4. Prueba de hipótesis específica 3

- **Hi3:** Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- **H03:** No existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 8.

Correlación según Rho de Spearman entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa

		Nivel de uso de la tecnología		Percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa
Rho de Spearman	Nivel de uso de la tecnología	Coeficiente de correlación Spearman	de	
			1.000	0.703**
		Sig. (bilateral)	.	0.000
		N	184	184
		Coeficiente de	0.703**	1.000

Percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular	correlación Sig. (bilateral) N	0.000 184	. 184
---	--------------------------------	--------------	----------

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

En la Tabla 8 muestra un coeficiente de 0.703 y un valor de significancia de 0.000, lo que indica un vínculo, positivo, alto y relacional entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa.

Por el valor de significancia menor a 0.01, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Para el caso, la data revela que una percepción más favorable sobre el nivel de uso con que se utilizan las herramientas tecnológicas guarda relación con una percepción más favorable sobre la oportunidad de respuesta operativa.

En el contexto de la DIVPIRV, este hallazgo permite señalar que, según la percepción del personal policial encuestado, el uso más constante de recursos tecnológicos se relaciona con mejores apreciaciones sobre la rapidez y coordinación de la respuesta institucional frente al robo de vehículos.

4.1.1.5. Prueba de hipótesis específica 4

- **Hi4:** Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- **H04:** No existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 9.

Correlación según Rho de Spearman entre la capacidad tecnológica percibida y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular

		Capacidad tecnológica	Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular
Rho de Spearman	Capacidad tecnológica	Coefficiente de correlación de Spearman	1.000
		Sig. (bilateral)	0.701**
		N	0.000
	Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular	Coefficiente de correlación	184
		Sig. (bilateral)	0.701**
		N	1.000

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Lo mostrado en la anterior tabla señala un coeficiente de 0.701 y un valor de significancia de 0.000, lo que evidencia una relación positiva alta y estadísticamente significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular.

Por motivo del valor de significancia es menor a 0.01, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. En consecuencia, los resultados permiten señalar que una valoración más favorable sobre la capacidad tecnológica institucional se relaciona con una percepción más favorable sobre el control preventivo del robo vehicular.

En el caso de la DIVPIRV, este resultado sugiere que, según la percepción del personal policial, la disponibilidad, operatividad y actualización de los recursos tecnológicos guardan relación con mejores apreciaciones sobre el control del robo de vehículos.

4.1.1.6. Prueba de hipótesis específica 5

- **Hi5:** Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- **H05:** No existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la

División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana,
2026.

Tabla 10.

Correlación según Rho de Spearman entre la capacidad tecnológica y la percepción de la capacitación del personal

		Capacidad tecnológica	Percepción de la capacitación del personal
Rho de Spearman	Capacidad tecnológica	Coeficiente de correlación de Spearman	1.000
		Sig. (bilateral)	0.790**
		N	0.000
	Percepción de la capacitación del personal	Coeficiente de correlación	184
		Sig. (bilateral)	0.790**
		N	1.000

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Los datos señalados en la Tabla 10 muestran un coeficiente de 0.790 y un valor de significancia de 0.000, lo que indica una relación positiva alta y estadísticamente significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la preparación tecnológica del personal.

En función al valor de significancia es menor a 0.01, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Por ello, los resultados permiten afirmar que una valoración más favorable sobre la capacidad tecnológica institucional se relaciona con una percepción más favorable sobre la preparación en el uso de tecnologías actuales del personal policial.

En el contexto de la DIVPIRV, este hallazgo sugiere que, para los efectivos encuestados, contar con mejores recursos tecnológicos guarda relación con una mejor valoración de la capacitación y actualización del personal para el uso de dichas herramientas.

4.1.1.7. Prueba de hipótesis específica 6

- **Hi6:** Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.
- **H06:** No existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 11.

Correlación según Rho de Spearman entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta frente al robo vehicular

				Capacidad tecnológica	Percepción sobre la oportunidad de respuesta frente al robo vehicular
Rho de Spearman	Capacidad tecnológica	Coeficiente de correlación Spearman	de	1.000	0.754**
		Sig. (bilateral)		.	0.000
		N		184	184
	Percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular	Coeficiente de correlación		0.754**	1.000
		Sig. (bilateral)		0.000	.
		N		184	184

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Dentro de lo mostrado en la anterior tabla se indica un coeficiente Rho de Spearman de 0.754 y un valor de significancia de 0.000, lo que evidencia una relación positiva alta y estadísticamente significativa entre la capacidad tecnológica y percepción sobre la oportunidad de respuesta frente al robo vehicular.

Porque el valor de significancia es menor a 0.01, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. En consecuencia, los resultados permiten señalar que una

valoración más favorable sobre la capacidad tecnológica institucional se relaciona con una percepción más favorable sobre la oportunidad de respuesta operativa.

En el área de la DIVPIRV, este hallazgo permite indicar que, según la percepción del personal policial encuestado, la disponibilidad y operatividad de los recursos tecnológicos guardan relación con mejores apreciaciones sobre la rapidez y coordinación de la respuesta institucional frente al robo de vehículos.

4.2. Discusión de los resultados

Los resultados permiten sostener que el uso de la tecnología se relaciona de manera significativa con la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana. Desde el punto de vista metodológico, la aplicación del coeficiente Rho de Spearman fue pertinente, debido a que la prueba de Kolmogórov-Smirnov evidenció una distribución no normal de las variables y dimensiones analizadas, situación compatible con estudios transversales basados en escalas ordinales tipo Likert (Hernández y Baptista, 2018; Sampieri et al., 2022).

Es importante precisar que los hallazgos no establecen efectos causales, debido a que la investigación tuvo un diseño correlacional, no experimental y transversal. Por ello, los resultados deben entenderse como asociaciones entre la percepción del personal policial sobre el uso de la tecnología y la valoración que realiza respecto a las condiciones institucionales de prevención del robo vehicular. Esta precisión resulta necesaria para evitar atribuir a la tecnología efectos directos sobre la reducción del delito, lo cual requeriría diseños explicativos, longitudinales o experimentales.

En la DIVPIRV, la tecnología es importante cuando se usa junto con procedimientos claros, capacitación del personal, coordinación entre las áreas y manejo adecuado de la información. No basta con tener equipos o plataformas, ya que su utilidad depende de cómo

se empleen en el trabajo diario, en las consultas de datos, en el seguimiento de vehículos y en las decisiones policiales demostrándose que la prevención del robo de vehículos necesita unir el uso de recursos tecnológicos, personal preparado y reglas institucionales bien definidas.

El robo de vehículos es un problema que no se limita solo a la pérdida del vehículo, ya que también se relaciona con la venta ilegal de autopartes, la compra y venta de bienes robados, la alteración de vehículos y la participación de grupos delictivos que cambian constantemente su forma de actuar. Por eso, la labor policial necesita contar con información segura, recursos tecnológicos, coordinación entre sus unidades y capacidad para actuar a tiempo, por lo que los resultados de la investigación ayudan a entender qué aspectos deben mejorarse para modernizar el trabajo policial, fortalecer al personal y hacer más efectiva la prevención del robo de vehículos en beneficio de la seguridad ciudadana.

4.2.1. Discusión de la hipótesis general

La hipótesis general mostró una relación positiva alta y estadísticamente significativa entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos ($p = 0.783$; $p < 0.01$, lo que indica dentro de la división que una condición más favorable del uso de herramientas tecnológicas se asocia con una valoración también favorable de las condiciones institucionales para prevenir la sustracción de vehículos.

Esto es importante porque muestra que la tecnología ayuda en la prevención, pero no funciona sola. Para que realmente sirva, debe ir acompañada de reglas claras, personal capacitado, supervisión constante, buena información y coordinación entre las áreas encargadas. Por eso, cuando se usan mejor los recursos tecnológicos, también se percibe una mayor capacidad para vigilar, controlar, preparar al personal y responder ante casos relacionados con el robo de vehículos.

La literatura respalda esta asociación. Los estudios de Alquhali et al. (2019), Marhoon et al. (2023) y Alhwety y Elfadil (2024) destacan la utilidad de los sistemas de rastreo, localización y monitoreo vehicular en contextos de seguridad. No obstante, su aprovechamiento requiere condiciones organizativas que permitan transformar los datos disponibles en información útil para la acción policial. Por ello, la tecnología debe comprenderse como un componente que apoya la toma de decisiones, el seguimiento de vehículos y la coordinación de intervenciones.

Asimismo, Kvietinski y Mastella (2021) y Wheeler y Steenbeek (2021) evidencian que las herramientas tecnológicas y analíticas pueden apoyar la identificación de patrones, la focalización territorial y la priorización de recursos. En el caso de la DIVPIRV, estos elementos resultan especialmente importantes, debido a que el robo vehicular exige consulta rápida de información, seguimiento oportuno, coordinación entre unidades y capacidad para actuar en escenarios de alta movilidad delictiva.

4.2.2. Discusión de la hipótesis específica 1

La hipótesis específica 1 mostró una relación positiva alta y significativa entre el uso de la tecnología y la percepción sobre el control preventivo del robo de vehículos ($p = 0.716$; $p < 0.01$). Este resultado significa que, según la opinión del personal policial, cuando la tecnología se usa con mayor frecuencia en el trabajo diario, también se tiene una mejor valoración sobre la capacidad de prevenir y controlar el robo vehicular.

Este resultado debe entenderse como una percepción del personal encuestado. La investigación no comprueba, mediante registros oficiales, que los robos hayan disminuido; más bien, analiza cómo los policías valoran las condiciones que existen para vigilar, identificar, monitorear y controlar hechos relacionados con este delito. Por ello, el hallazgo

debe explicarse como una relación entre el uso de tecnología y la percepción de control preventivo, y no como una reducción comprobada de casos.

El resultado también se relaciona con la teoría de la prevención situacional del delito, porque el uso constante de tecnología puede ayudar a mejorar la vigilancia, observar mejor los espacios de riesgo y hacer seguimiento a situaciones sospechosas. Wheeler y Steenbeek (2021) señalan que reconocer patrones en determinados lugares permite orientar mejor los recursos policiales. Asimismo, Kelsay et al. (2026) muestran que los dispositivos móviles de vigilancia pueden relacionarse con mejoras en delitos vinculados a vehículos. De forma complementaria, Zhang et al. (2020) indican que la videovigilancia influye en la percepción de seguridad, lo cual es importante cuando se analiza la experiencia del personal policial.

Para el caso nacional Gamarra y Cayo (2020) nos dicen que los sistemas automáticos de monitoreo de placas pueden generar alertas en tiempo real. Del mismo modo, Núñez et al. (2024) resaltan la importancia de la inteligencia policial para atender casos de robo y hurto de vehículos. Estos aportes permiten señalar que el uso frecuente de tecnología es útil para vigilar mejor, hacer seguimiento de vehículos y organizar intervenciones policiales con mayor información

Para la conducción pública de la seguridad, el control preventivo depende de la capacidad de observar, registrar, cruzar información y actuar con criterios operativos, siendo que su unidad especializada fortalece su intervención cuando las herramientas tecnológicas forman parte regular de sus procedimientos

4.2.3. Discusión de la hipótesis específica 2

La hipótesis específica 2 presentó una relación positiva moderada y significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos ($p = 0.613$; $p < 0.01$). Si bien la fuerza de la relación es

menor en comparación con otras hipótesis, el resultado sigue siendo importante, porque permite advertir que el empleo de herramientas tecnológicas se vincula con la forma en que el personal valora su preparación para utilizarlas dentro de la labor policial; es decir, no basta con que existan equipos o plataformas dado que la capacitación resulta necesario que los agentes sepan manejarlos, comprendan su finalidad y puedan aplicarlos correctamente en situaciones reales.

Este hallazgo permite señalar que la incorporación de tecnología en la DIVPIRV debe ir acompañada de procesos de formación constantes. El manejo de equipos, plataformas de consulta, sistemas de geolocalización o mecanismos de monitoreo requiere conocimiento práctico, dominio de los procedimientos y capacidad para interpretar la información que estos recursos ofrecen; por ello, la capacitación se convierte en una condición básica para que la tecnología tenga verdadero valor en el trabajo policial. En esa línea, Matheus y Vidal (2023) advierten limitaciones en las acciones de investigación por sustracción vehicular en la DIVPIRV, lo que refleja la necesidad de fortalecer competencias, ordenar procedimientos y mejorar la estandarización operativa. Asimismo, Pinto (2022), al estudiar el robo de vehículos en Lima Norte, resalta la importancia de articular los recursos institucionales con el desempeño del personal; de manera similar, Núñez et al. (2024) sostienen que la inteligencia policial requiere de agentes capaces de procesar, interpretar y utilizar información relevante para la toma de decisiones.

La literatura internacional también respalda esta idea. Shjarback (2024) señala que la percepción policial sobre tecnologías como los lectores automatizados de placas depende, entre otros aspectos, de la experiencia de los agentes y de la utilidad que estos reconocen en dichas herramientas. Por su parte, Hevi et al. (2022) indican que la aceptación de las tecnologías de vigilancia se relaciona con la manera en que son comprendidas y usadas dentro de la práctica policial; por tanto, en el caso de la DIVPIRV, la capacitación debe

incluir el manejo de equipos, el uso responsable de información, la trazabilidad, la consulta de bases de datos, la coordinación entre unidades y los protocolos de intervención. En consecuencia, la relación encontrada evidencia que la tecnología necesita capacidades humanas especializadas, pues una herramienta puede estar disponible, pero su aprovechamiento depende del personal que la opera, interpreta y aplica; por ello, mejorar el uso tecnológico exige fortalecer al mismo tiempo la formación del personal policial.

4.2.4. Discusión de la hipótesis específica 3

La hipótesis específica 3 confirmó una relación positiva alta y significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular ($\rho = 0.703$; $p < 0.01$). Este resultado indica que el uso frecuente de herramientas tecnológicas se asocia con una valoración más favorable de la rapidez, coordinación y pertinencia de la actuación policial frente a hechos vinculados con el robo de vehículos.

El hallazgo no permite afirmar que la tecnología reduzca directamente los tiempos de intervención, ya que el estudio no mide tiempos cronológicos reales. Lo que se evidencia es que, según la percepción del personal encuestado, la presencia habitual de tecnología en las labores policiales se relaciona con una mejor valoración de la oportunidad de respuesta operativa. Esta precisión mantiene la coherencia metodológica del estudio y evita inferencias causales no sustentadas por el diseño.

Los estudios de Alquhali et al. (2019), Awais y Shahzad (2022), Marhoon et al. (2023) y Alhwety y Elfadil (2024) coinciden en que los sistemas de rastreo, comunicación y monitoreo en tiempo real apoyan la identificación y seguimiento de vehículos. En delitos de alta movilidad, como el robo vehicular, la información disponible en el momento oportuno resulta fundamental para orientar la actuación policial. No obstante, dicha información

requiere canales de comunicación, protocolos y coordinación operativa para convertirse en una intervención pertinente.

En el plano territorial, Zevallos et al. (2018) destacan la utilidad de la geolocalización de zonas con mayor presencia delictiva, mientras que Silva (2023) resalta el valor de infraestructuras inteligentes y recursos de monitoreo para la observación del entorno. Estos aportes son compatibles con la idea de que la oportunidad de respuesta no depende únicamente del desplazamiento físico, también de la calidad de la información previa, la claridad de los procedimientos y la articulación entre las unidades responsables.

En términos organizacionales, el resultado evidencia que el uso regular de tecnología se asocia con una mayor percepción de capacidad operativa. Cuando las herramientas tecnológicas forman parte de la rutina policial, pueden contribuir a reducir vacíos de información, ordenar la comunicación y fortalecer la coordinación interna. Por ello, la oportunidad de respuesta operativa debe entenderse como una condición apoyada en información, personal preparado y recursos tecnológicos disponibles.

4.2.5. Discusión de la hipótesis específica 4

La hipótesis específica 4 reveló una relación positiva alta y significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular ($\rho = 0.701$; $p < 0.01$). Este resultado introduce un aspecto central: no solo importa que la tecnología se utilice, también importa que la institución cuente con recursos suficientes, operativos, actualizados y adecuados para las exigencias del servicio.

Desde la percepción del personal policial, una mayor capacidad tecnológica se asocia con una valoración más favorable del control preventivo del robo vehicular. Esto significa que la disponibilidad, funcionamiento y actualización de los recursos tecnológicos guardan

relación con la percepción de que la institución cuenta con mejores condiciones para vigilar, identificar, monitorear y actuar frente a situaciones vinculadas con el robo de vehículos.

Los estudios de Montoya y Ramos (2019), Tarupi (2020), García y López (2024) y Ureta (2024) señalan que los sistemas de bloqueo, autenticación y seguridad avanzada son herramientas importantes para proteger los vehículos. A ello se suma Cuji y Lema (2024), quienes destacan el aporte de la visión artificial para monitorear vehículos robados; mientras que García et al. (2020) analizan sistemas de alerta mediante reconocimiento de voz. Asimismo, Amala et al. (2023), desde la forensia digital, señala que los sistemas de rastreo vehicular pueden brindar información útil para las investigaciones posteriores al hecho.

La capacidad tecnológica, por tanto, no se reduce a tener equipos disponibles; también comprende infraestructura, conexión, actualización, soporte técnico, integración entre sistemas y continuidad en el uso. Una institución que trabaja con herramientas aisladas, desactualizadas o que funcionan de manera irregular puede ver limitada su capacidad de prevención, aun cuando tenga personal con experiencia. En cambio, cuando los recursos tecnológicos funcionan de forma articulada, existen mejores condiciones para mantener la vigilancia, realizar seguimiento y ejecutar intervenciones especializadas.

En materia de mejora institucional, este resultado permite señalar que la capacidad tecnológica debe formar parte de la planificación operativa de la entidad. No constituye un elemento periférico, debido a que se asocia con la percepción de control preventivo. Por tanto, el mantenimiento de equipos, la actualización de sistemas, la interoperabilidad de plataformas y la asignación adecuada de recursos deben considerarse aspectos centrales para fortalecer la prevención del robo vehicular.

4.2.6. Discusión de la hipótesis específica 5

La hipótesis específica 5 presentó la correlación más alta entre las hipótesis específicas ($\rho = 0.790$; $p < 0.01$), evidenciando una relación positiva alta y significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos. Este resultado merece especial atención, porque sugiere que el personal no percibe la capacitación como un aspecto aislado, ya que la vincula con el ecosistema tecnológico disponible en la institución.

La relación encontrada muestra que la capacitación del personal guarda vínculo con la disponibilidad de herramientas tecnológicas suficientes, operativas y actualizadas. Cuando la institución cuenta con sistemas, equipos y plataformas de apoyo, también aumentan las exigencias de formación, porque el personal necesita conocer su funcionamiento, interpretar la información que producen, aplicar protocolos, proteger la trazabilidad de los datos y actuar conforme a procedimientos especializados. Bajo esa lógica, la capacidad tecnológica y la capacitación no pueden tratarse como aspectos separados, ya que ambas se necesitan para mejorar el trabajo policial.

Esta idea se relaciona con Carbajal (2018), quien señala que la incorporación tecnológica en seguridad requiere procesos de aprendizaje dentro de la institución. También coincide con Matheus y Vidal (2023), quienes advierten la necesidad de fortalecer competencias técnicas en la investigación vehicular. A ello se suma Gularte et al. (2024), quienes indican que, en escenarios V2X y de conectividad avanzada, la formación debe incluir interoperabilidad, ciberseguridad y gestión de riesgos tecnológicos. Así, la preparación del personal debe abarcar el manejo de sistemas complejos, la protección de información y la coordinación de acciones en entornos digitales.

Shjarback (2024) aporta otra mirada al señalar que la expansión tecnológica necesita aceptación dentro de la organización, aspecto que suele relacionarse con la experiencia y la

preparación que perciben los propios agentes. En el caso de la DIVPIRV, la disponibilidad tecnológica puede favorecer mejores procesos de capacitación, siempre que estos sean continuos, pertinentes y conectados con las funciones reales que cumple el personal en la prevención e investigación del robo vehicular.

En la gestión pública de la seguridad, la inversión en tecnología y la formación del personal deben planificarse de manera conjunta. Una entidad que adquiere herramientas sin preparar adecuadamente a quienes las usan corre el riesgo de desaprovecharlas; del mismo modo, una entidad que capacita al personal sin asegurar recursos suficientes limita la aplicación práctica de lo aprendido. La alta correlación observada muestra que ambas dimensiones forman parte de un mismo proceso de fortalecimiento operativo.

4.2.7. Discusión de la hipótesis específica 6

La hipótesis específica 6 confirmó una relación positiva alta y significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular ($p = 0.754$; $p < 0.01$). Este resultado indica que una mejor valoración de la disponibilidad, operatividad y actualización tecnológica se asocia con una mejor percepción sobre la rapidez, coordinación y pertinencia de la actuación policial.

Al igual que en las hipótesis anteriores, el resultado debe interpretarse como una asociación perceptual y no como una medición directa de tiempos reales de intervención. La investigación no registra minutos de respuesta ni compara desempeños antes y después de una intervención tecnológica. Lo que muestra es que el personal encuestado percibe una relación entre mejores condiciones tecnológicas y una respuesta operativa más oportuna frente al robo vehicular.

Los hallazgos de Alhwety y Elfadil (2024), Marhoon et al. (2023), Elouariachi (2024) y Špitálová (2023) permiten sostener que la comunicación en tiempo real, la conectividad

entre dispositivos y la transmisión ágil de información son elementos relevantes para la actuación policial en escenarios dinámicos. Kvietinski y Mastella (2021) también muestran que la tecnología embarcada y la conducción estratégica pueden asociarse con mejores indicadores de seguridad cuando forman parte de una gestión organizada de información y recursos.

En el contexto de la DIVPIRV, la oportunidad de respuesta operativa se relaciona con la capacidad de activar procedimientos, consultar información, coordinar unidades y orientar recursos hacia situaciones que requieren intervención. La tecnología puede apoyar estos procesos cuando se encuentra disponible, funciona adecuadamente y se articula con la organización policial. Por ello, la capacidad tecnológica debe analizarse como soporte para la toma de decisiones, la comunicación y la ejecución operativa.

Este resultado tiene relevancia para la legitimidad de las instituciones responsables de la seguridad. La ciudadanía valora que la respuesta frente al delito sea oportuna, coordinada y visible. En esa línea, Llerena (2022) y el INEI (2024) muestran que la seguridad ciudadana se encuentra estrechamente vinculada con la percepción sobre la actuación de las instituciones responsables del orden público. Por tanto, una mejor capacidad tecnológica, articulada con procedimientos y personal preparado, se asocia con una percepción más favorable de la respuesta institucional frente al robo vehicular.

Consideraciones finales de la discusión

Además, considerando las implicancias futuras, el hecho de que los resultados descriptivos hayan ubicado mayoritariamente las variables en niveles superiores puede entenderse como una valoración positiva del trabajo realizado por la DIVPIRV. Aun así, una lectura académica exige prudencia, porque la investigación se apoya en las percepciones del

propio personal policial; por ello, debe considerarse la posibilidad de una autoevaluación favorable o de cierto sesgo institucional.

Precisamente, el análisis no debe quedarse en una descripción de resultados ni asumir de forma inmediata que el uso tecnológico, por sí mismo, explica la situación actual. La tecnología debe entenderse como una capacidad pública estratégica, vinculada con la organización del servicio, la calidad de la información, la preparación del personal y la toma de decisiones. En el caso del robo vehicular, su utilidad depende de la conexión entre sistemas de monitoreo, inteligencia, identificación y respuesta; también requiere que la capacitación acompañe cualquier inversión en equipos o plataformas, ya que la legitimidad institucional dependerá cada vez más de convertir la innovación tecnológica en resultados visibles, verificables y útiles para la ciudadanía.

En esa misma línea, las futuras investigaciones deberían incorporar indicadores objetivos que complementen la percepción del personal, como tiempos reales de atención, tasas de recuperación de vehículos, mapas de concentración delictiva, registros georreferenciados, niveles de judicialización de casos y métricas de costo-efectividad de la inversión tecnológica. Zevallos et al. (2018) y Wheeler et al. (2021) ofrecen rutas metodológicas valiosas para avanzar en ese tipo de medición. Con esta ampliación, sería posible pasar de una mirada centrada en la percepción organizacional hacia una evaluación más completa del valor público producido.

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

El estudio permite indicar que:

Primera. Se concluye que el uso de la tecnología mantiene una relación positiva, alta y estadísticamente significativa con la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana en 2026. Este resultado permite afirmar que, según la percepción del personal policial, el empleo de recursos tecnológicos se asocia con condiciones institucionales más favorables para el despliegue de acciones preventivas frente al delito vehicular. En términos de gestión pública, ello evidencia que la tecnología constituye un componente sustantivo de la capacidad estatal para enfrentar fenómenos delictivos de creciente complejidad.

Segunda. Se concluye que el nivel de uso de la tecnología presenta una relación positiva, alta y significativa con la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular. Este hallazgo permite sostener que, desde la percepción del personal encuestado, una utilización más constante y sistemática de herramientas tecnológicas se vincula con una mejor valoración del control institucional sobre el robo de vehículos. En consecuencia, el uso recurrente de la tecnología fortalece la eficacia preventiva de la unidad especializada.

Tercera. Se concluye que el nivel de uso de la tecnología guarda una relación significativa, mediana y positiva con la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos. Este resultado revela que la intensificación del uso tecnológico dentro de la institución se relaciona con una mayor valoración de la necesidad de formación, actualización y perfeccionamiento del personal policial. De ello se desprende que la modernización tecnológica no puede concebirse de manera escindida del desarrollo de competencias humanas, pues ambas dimensiones se condicionan recíprocamente.

Cuarta. Se concluye que el nivel de uso de la tecnología presenta una asociación positiva, alta y significativa con la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular. Este hallazgo sugiere que, según la percepción del personal policial, una mayor presencia de recursos tecnológicos en las actividades operativas cotidianas se asocia con respuestas más oportunas, articuladas y eficientes, apropiado para la prevención del robo vehicular.

Quinta. Se concluye que la capacidad tecnológica presenta un vínculo positivo, alto y significativo con la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular. Este resultado permite inferir que la disponibilidad, operatividad, suficiencia y actualización de los recursos tecnológicos institucionales se vinculan con una apreciación más favorable respecto del control del delito vehicular. Por tanto, importa el uso de la tecnología como la consistencia de la infraestructura que sustenta su funcionamiento efectivo.

Sexta. Se concluye que la capacidad tecnológica presenta una positiva, alta y significativa relación con la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos. Este hallazgo evidencia que una mejor dotación tecnológica institucional se asocia con una valoración más favorable sobre la preparación del personal policial para afrontar las exigencias del servicio. En esa medida, el fortalecimiento de la capacidad tecnológica debe ir acompañado de procesos permanentes de profesionalización, especialización y actualización funcional.

Séptima. Se concluye que la capacidad tecnológica guarda una relación positiva, alta y significativa con la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular. Este resultado permite sostener que, según la percepción del personal policial, una institución con mayores capacidades tecnológicas ofrece condiciones más propicias para una intervención rápida, coordinada y eficaz frente al robo de vehículos. En conjunto, los

hallazgos permiten afirmar que la prevención del delito vehicular en la DIVPIRV depende, en buena medida, de la articulación entre recursos tecnológicos, capacidades operativas y una gestión institucional orientada a la eficiencia y al valor público.

5.2. Recomendaciones

Primera. A la Jefatura de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana se recomienda fortalecer e implementar una estrategia institucional orientada a la prevención del robo vehicular, para cuyo propósito se plantea validar, aprobar y difundir, en un plazo máximo de 120 días calendario, los Lineamientos generales para el fortalecimiento del uso tecnológico en la prevención del robo de vehículos, propuestos en el Anexo 9. Esta recomendación se sustenta en la relación positiva alta identificada entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, lo que evidencia la necesidad de ordenar el empleo de herramientas tecnológicas en las labores de vigilancia, control preventivo, consulta de información y seguimiento vehicular por lo que se requerirá la aprobación formal del documento interno y su difusión al personal operativo de la DIVPIRV.

Segunda. A la Jefatura de la DIVPIRV, en coordinación con las áreas logísticas y tecnológicas de la Policía Nacional del Perú, se recomienda elaborar un diagnóstico institucional de capacidad tecnológica en un plazo máximo de 90 días calendario. Dicho diagnóstico deberá identificar la disponibilidad, operatividad, actualización, conectividad y suficiencia de los equipos, sistemas, bases de datos, herramientas de geolocalización, plataformas de consulta y recursos de monitoreo utilizados en la prevención e investigación del robo vehicular. Esta acción permitirá reconocer brechas tecnológicas que pueden limitar el control preventivo y la oportunidad de respuesta operativa partir de lo cual se hará una emisión de un informe técnico de brechas tecnológicas con acciones priorizadas de mejora.

Tercera. A la DIVPIRV y a las unidades responsables de capacitación policial se recomienda implementar un programa de capacitación tecnológica especializada dirigido al personal vinculado con la prevención e investigación del robo de vehículos. El programa deberá incluir manejo de bases de datos, sistemas de geolocalización, monitoreo vehicular, verificación de placas, análisis de información, trazabilidad de intervenciones y uso responsable de herramientas tecnológicas. Esta recomendación se relaciona con los resultados obtenidos respecto a la capacitación del personal, especialmente porque el aprovechamiento de los recursos tecnológicos depende de competencias operativas actualizadas por lo que el fin será capacitar, como mínimo, al 80% del personal operativo durante los primeros seis meses de implementación.

Cuarta. A la Jefatura de la DIVPIRV se recomienda aprobar e implementar un protocolo interno de oportunidad de respuesta operativa apoyada en tecnología, orientado a estandarizar la recepción de alertas, consulta de información vehicular, verificación de placas, comunicación entre unidades, registro de intervenciones y seguimiento de casos vinculados con el robo vehicular. Esta recomendación se sustenta en la relación significativa identificada entre el uso y la capacidad tecnológica con la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa mediante la elaboración de reportes mensuales sobre alertas atendidas, coordinaciones realizadas e intervenciones registradas.

Quinta. Al Ministerio del Interior y a la Policía Nacional del Perú se recomienda articular las acciones propuestas en el Anexo 9 con la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana al 2030, el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana y Lucha contra la Criminalidad 2026-2028 y el Plan Estratégico de Capacidades de la Policía Nacional del Perú al 2030 “Mariano Santos Mateos”. Para ello, corresponde elaborar una matriz de alineamiento que precise acción propuesta, instrumento de planificación vinculado, objetivo estratégico, indicador, unidad responsable, plazo, meta física, costo estimado y fuente de

financiamiento. La DIVPIRV deberá sustentar técnicamente las necesidades vinculadas con geolocalización, reconocimiento de placas, interoperabilidad de bases de datos, mantenimiento de sistemas, capacitación especializada y mejora la oportunidad de respuesta. Esta información permitirá que las instancias competentes del MININTER y de la PNP evalúen la pertinencia de actualizar dichos instrumentos, considerando la incidencia del robo vehicular, las brechas tecnológicas detectadas y los resultados obtenidos en la investigación.

Sexta. A la Policía Nacional del Perú se recomienda que la DIVPIRV, como unidad especializada ubicada funcionalmente en la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, sustente sus necesidades de equipamiento tecnológico, geolocalización, lectores de placas, interoperabilidad de información, capacitación especializada y mantenimiento de plataformas digitales. Estas propuestas deberán canalizarse ante la Dirección de Planeamiento Institucional de la PNP y la División de Planeamiento Institucional, encargada de formular y proponer el planeamiento operativo anual de la institución policial. En materia presupuestal, la programación de recursos deberá coordinarse con la Unidad Ejecutora N.º 002: Dirección de Economía y Finanzas de la PNP, considerando que el PEI corresponde al pliego Ministerio del Interior y que el POI se formula a nivel de unidad ejecutora, conforme a la metodología de CEPLAN. Todo ello deberá articularse con el PESEM del Ministerio del Interior y las prioridades nacionales de seguridad ciudadana.

REFERENCIAS

- Agurto Ramírez, D. M., Loayza Farfán, R. J., y Moran Mendoza, C. M. (2023). *Robo agravado de vehículos y su impacto en la seguridad ciudadana en el distrito de Chorrillos-2022* [Tesis de pregrado, Universidad Autónoma de Ica]. Repositorio de la Universidad Autónoma de Ica. <http://repositorio.autonomadeica.edu.pe/handle/20.500.14441/2534>
- Alhwety, R. N. H., y Elfadil, N. (2024). Vehicle tracking system approaches: A systematic literature review. *International Journal of Computer Science and Mobile Computing*, 13(8), 23–31. <https://doi.org/10.47760/ijcsmc.2024.v13i08.003>
- Alquhali, A. H., Roslee, M., Alias, M. Y., y Mohamed, K. S. (2019). IoT-based real-time vehicle tracking system. En *2019 IEEE Conference on Sustainable Utilization and Development in Engineering and Technologies (CSUDET)*. <https://doi.org/10.1109/CSUDET47057.2019.9214633>
- Amala, R., Roy, K. R., Aravind, G. S., Dija, S., y Manohar, K. (2023). Digital forensics analysis of a vehicle tracking system. *SN Computer Science*, 4, Article 835. <https://doi.org/10.1007/s42979-023-02264-4>
- Awais, M., y Shahzad, K. (2022). *Vehicle locking and tracking system using GPS and GSM*. ResearchGate. https://www.researchgate.net/publication/358768079_Vehicle_Locking_and_Tracking_System_Using_GPS_and_GSM
- Balmaceda, M., Hernández, L., y Alfaro, J. (2024). El costo económico de la delincuencia: Chile 2013–2022. *Estudios Públicos*, (175), 37–80.
- Carbajal Triano, E. (2018). *Uso de las tecnologías de la información y la comunicación en la prevención y reducción de la delincuencia organizada y la violencia en México* [Tesis

- doctoral, Universidad de Zaragoza]. Repositorio de la Universidad de Zaragoza.
<https://zaguan.unizar.es/record/98470>
- Castillo Chequer, K. M., y Ceferino Gómez, K. G. (2024). *Estrategia para mejorar la identificación de automotores clonados mediante el uso de herramientas digitales en operativos de control vehicular en el Ecuador* [Trabajo de titulación, Universidad ECOTEC]. Repositorio Institucional ECOTEC.
- Camones Haro, F. R. (2024). *Sistema de videovigilancia y seguridad ciudadana en el cercado de Huaura, 2022* [Tesis de maestría, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión]. Repositorio Institucional UNJFSC.
<https://repositorio.unjfsc.edu.pe/handle/20.500.14067/8826>.
- Cepeda Cáceres, G. A. (2020). El impacto de la implementación de la tecnología en la seguridad vial en Colombia. *Revista de la Universidad Piloto de Colombia*, 7(2).
- Chávez Espinoza, J. A. (2023). *Seguridad ciudadana y las tecnologías de información y comunicación en la provincia de Ica - 2020* [Tesis de maestría, Universidad Nacional San Luis Gonzaga]. Repositorio Institucional UNICA.
<https://repositorio.unica.edu.pe/items/9ab86378-4385-4532-acdb-02cb4761e883>.
- Chávez Meléndez, L., Rivera Alpaca, A. J., y Raymundo Collantes, R. V. (2025). Estrategias preventivas en robo de vehículos. *Revista Escpogra PNP*, 4(2), 91–107.
<https://doi.org/10.59956/escpograpnpv4n2.7>
- Clarke, R. V. (1980). Situational crime prevention: Theory and practice. *The British Journal of Criminology*, 20(2), 136–147.
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588–608.

- Cuji Rodríguez, J. E., y Lema Galarza, F. P. (2024). *Sistema electrónico de control y monitorización de vehículos en caso de robo para la empresa Confecciones Galar mediante visión artificial* [Trabajo de titulación, Universidad Técnica de Ambato]. Repositorio de la Universidad Técnica de Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/41252>
- Davis, F. D. (1989). Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of information technology. *MIS Quarterly*, 13(3), 319–340.
- De la Cruz Tello, C. (2023). *Las tendencias doctrinales sobre robo agravado en Latinoamérica, Ayacucho, 2015 a 2020* [Tesis, Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote]. Repositorio ULADECH. <https://repositorio.uladech.edu.pe/handle/20.500.13032/35780>
- Elouariachi, N. (2024). *Tecnologías de comunicación para servicios C-ITS* [Trabajo de fin de máster, Universitat Oberta de Catalunya]. Repositorio Institucional UOC. <https://hdl.handle.net/10609/150666>
- Fernández Guerra, K. L. (2023). *Influencia del certificado de identificación vehicular en prevención de delitos contra el patrimonio en Huancayo* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/121866>
- Gamarra Samaniego, G. A., y Cayo Arróspide, J. A. (2020). *Sistema automatizado de monitoreo preventivo de placas de rodaje para generación de alertas en tiempo real* [Trabajo de suficiencia profesional para optar el título profesional de Ingeniero de Sistemas, Universidad de Lima]. <https://doi.org/10.26439/ulima.tesis/11335>

- García, A., y López, S. (2024). Sistema de seguridad vehicular basado en el reconocimiento del propietario. *Nextia*, (21), 11–33.
<https://revistas.uvp.mx/index.php/nextia/article/view/341>
- García Torres, I. A., Castillo León, R. E., Domínguez De La Torre, L. J., y Parra López, R. A. (2020). Sistema de alerta usando módulo de reconocimiento de voz para detectar problemas de robo de vehículos. *Journal of Business and Entrepreneurial Studies*, 4(1).
- Gularte, K. H. M., da Costa, J. P. J., Vargas, J. A. R., da Silva, A. S., Santos, G. A., y Wang, Y. (2024). Integrating cybersecurity in V2X: A review of simulation environments. *IEEE Access*, 12, 145862–145890. <https://doi.org/10.1109/ACCESS.2024.10759653>
- Hevi, S. S., Malcalm, E., Ketemepi, G. E., Wuttor, A., y Agbenorxevi, C. D. (2022). Perceptions of police use of surveillance cameras in Ghana; does procedural justice matter? *Safer Communities*, 21(4), 302–316. <https://doi.org/10.1108/SC-04-2022-0015>.
- Hernández, R., y Baptista, P. (2018). *Fundamentos de la metodología de la investigación* (6.^a ed.). McGraw-Hill.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P. (2019). *Metodología de la investigación* (7.^a ed.). McGraw-Hill.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2024). *Estadísticas de seguridad ciudadana. Informe técnico N.º 1 - febrero 2024*.
<https://m.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/seguridad-ciudadana-julio-diciembre-2023.pdf>
- INTERPOL. (s. f.). *Our response*. INTERPOL. Recuperado el 13 de abril de 2026, de <https://www.interpol.int/Crimes/Vehicle-crime/Our-response>

INTERPOL. (2020). *Lucha contra la delincuencia relacionada con los vehículos*.
<https://n9.cl/zk4ww>

INTERPOL. (2024, 3 de julio). *INTERPOL detecta cada semana 200 vehículos robados procedentes de Canadá*. <https://www.interpol.int/es/Noticias-y-acontecimientos/Noticias/2024/INTERPOL-detecta-cada-semana-200-vehiculos-robados-procedentes-de-Canada>

Kelsay, J. D., Silver, I. A., Davis, J. B., & Rollins, B. (2026). A bird's eye view of crime: Assessing the effectiveness of mobile watchtowers on vehicle-related thefts. *Journal of Experimental Criminology*, 22, 47–67. <https://doi.org/10.1007/s11292-024-09637-6>

Koper, C. S., & Lum, C. (2019). The impacts of large-scale license plate reader deployment on criminal investigations. *Police Quarterly*, 22(3), 305–329.
<https://doi.org/10.1177/1098611119828039>

Kvietinski, E. M., y Mastella, M. (2021). Impacto da gestão nos indicadores de criminalidade: Aplicação do método “SIGA” de tecnologia embarcada em áreas de maior ocorrência de delitos. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, 15(1), 92–111.
<https://doi.org/10.31060/rbsp.2021.v15.n1.1009>

Llerena Portal, J. M. (2022). *La percepción sobre la inseguridad ciudadana y el rol de las juntas vecinales, la comisaría y el municipio del distrito de Lince* [Tesis, Universidad Nacional Federico Villarreal]. Repositorio UNFV.
<https://hdl.handle.net/20.500.13084/6374>

Maquera Rivera, E. (2023). *Sistema de seguridad en el automóvil* [Tesis, Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle]. Repositorio UNE.
<https://repositorio.une.edu.pe/handle/20.500.14039/8761>

- Marhoon, H. M., Alanssari, A. I., y Basil, N. (2023). Design and implementation of an intelligent safety and security system for vehicles based on GSM communication and IoT network for real-time tracking. *Journal of Robotics and Control (JRC)*, 4(5), 708–718. <https://doi.org/10.18196/jrc.v4i5.19652>
- Matheus Ñaupá, H., y Vidal Carlin, C. A. (2023). *Limitadas acciones de investigación por sustracción de vehículos y sus efectos por personal PNP de la DIVPIRV-PNP - Lima* [Informe de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio PUCP. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/24505>
- Montoya Lara, L., y Ramos Montero, R. R. (2019). *Control electrónico para encendido/bloqueo y seguridad de un vehículo* [Tesis de licenciatura, Universidad Israel]. Repositorio de la Universidad Israel. <https://repositorio.uisrael.edu.ec/handle/47000/1905>
- Núñez Suárez, A. J., Ore-Clavijo, O. E., y Juzcamayta León, R. (2024). Contribución de la inteligencia policial en la reducción de robos y hurtos de vehículos en la ciudad de Lima: Una revisión sistemática. *Revista Escpogra PNP*, 3(2), 112–122. <https://doi.org/10.59956/escpograpnpv3n2.9>
- Pantoja Chihuan, W. F. (2023). *El gobierno digital y la seguridad ciudadana en el gobierno local de la ciudad de Huanta (Ayacucho), 2020-2022* [Tesis doctoral, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/110129>.
- Pimentel, A. P., y Pinho, I. V. (2022). A gestão dos ilegalismos enquanto mercado: Sobre o roubo e o furto de veículos em São Paulo, Brasil. *Runa: Archivo para las Ciencias del Hombre*, 43(2), 305–324.
- Pinto Gutiérrez, D. A. (2022). *Robo de vehículos en la jurisdicción del departamento de protección e investigación de robo de vehículos PNP - Lima Norte, durante el año 2019*

- [Tesis de grado, Universidad Peruana de Las Américas]. Repositorio de la Universidad Peruana de Las Américas. <http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/handle/upa/1900>
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., y Lucio, P. B. (2022). *Metodología de la investigación* (8.^a ed.). McGraw-Hill.
- Sánchez Quin, E. E., y Barriga Baltazar, V. R. (2022). *Sistema inteligente de monitoreo de vehículos utilizando Sigfox en Lima Metropolitana* [Tesis de pregrado, Universidad Autónoma del Perú]. Repositorio de la Universidad Autónoma del Perú. <https://hdl.handle.net/20.500.13067/1639>
- Shjarback, J. A. (2024). Examining police officers' perceptions of automated license plate readers before technology expansion. *Criminal Justice Policy Review*, 35(1), 3–21. <https://doi.org/10.1177/08874034231220627>.
- Silva Zedrón, L. A. (2023). *A platform for smart infrastructure monitoring with unmanned aerial vehicles and deep learning techniques* [Tesis doctoral, Universidad de Salamanca]. GREDOS TESEO.
- Špitálová, Z. (2023). Vehicle-to-Everything communication. *Communications – Scientific Letters of the University of Žilina*, 25(4). <https://doi.org/10.26552/com.C.2023.017>
- Tamayo, M. (2004). *El proceso de la investigación científica*. Limusa.
- Tarupi Tequiz, A. B. (2020). *Sistema de bloqueo inalámbrico con tecnología android para la prevención del robo de vehículos* [Tesis, Universidad Regional Autónoma de los Andes]. Repositorio de la Universidad de Los Andes. <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/11220>
- Ureta Espinoza, C. G. (2024). *Desarrollo de un sistema de seguridad vehicular avanzado mediante el uso de una placa microcontroladora para mejorar la seguridad en*

- vehículos del Distrito Metropolitano de Quito* [Tesis, Universidad Politécnica Salesiana]. Repositorio de la Universidad Politécnica Salesiana. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/27181>
- Vasquez Zevallos, R. M. (2023). *Gobierno electrónico y la gestión de seguridad ciudadana en una municipalidad de la Región Lambayeque* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/108777>.
- Venkatesh, V., Morris, M. G., Davis, G. B., & Davis, F. D. (2003). User acceptance of information technology: Toward a unified view. *MIS Quarterly*, 27(3), 425–478.
- Wheeler, A. P., Riddell, J. R., y Haberman, C. P. (2021). Breaking the chain: How arrests reduce the probability of near repeat crimes. *Journal of Quantitative Criminology*, 46(2). <https://doi.org/10.1177/0734016821999707>
- Wheeler, A. P., y Steenbeek, W. (2021). Mapping the risk terrain for crime using machine learning. *Journal of Quantitative Criminology*, 37, 445–480. <https://doi.org/10.1007/s10940-020-09468-3>
- Yang, S., Nakajima, H., Yang, Y., Shin, Y., y Koizumi, H. (2024). The impact of surveillance cameras and community safety activities on crime prevention: Evidence from Kakogawa City, Japan. *Sustainable Cities and Society*, 115, 105858. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2024.105858>.
- Yovera, J. (2018). *Mejora de la gestión del Certificado de Identificación Vehicular, para enfrentar el delito de estafa en la compraventa de vehículos de segundo uso* [Trabajo académico, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio PUCP. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/13652>

Zhang, H., Guo, J., Deng, C., Fan, Y., y Gu, F. (2020). Can video surveillance systems promote the perception of safety? Evidence from surveys on residents in Beijing, China. *Sustainability*, 11(6), 1595. <https://doi.org/10.3390/su11061595>.

Zevallos, N., Mujica, J., y Peñaloza, Á. (2018). Mapas participativos: Instrumentos para la geolocalización de zonas de alta incidencia de delitos patrimoniales a nivel local (en Lima, Perú). *Revista Electrónica de Estudios Penales y de la Seguridad*, 2, 1–23. https://site.mppr.mp.br/sites/hotsites/arquivos_restritos/files/migrados/File/Mapas_participativos_Instrumentos_para_la_geolocalizacion_de_zonas_de_alta_incidencia_de_delitos_patrimoniales_a_nivel_local_-_en_Lima_Peru_-_Nicolas_Zevallos_Jaris_Mujica_y_Angel_Penaloza.pdf

ANEXOS

ANEXO 1. Matriz de consistencia.

TÍTULO DE LA TESIS:	INFLUENCIA DEL USO DE LA TECNOLOGÍA EN LA PREVENCIÓN DEL ROBO DE VEHÍCULOS EN LA DIVPIRV - LIMA METROPOLITANA, 2026
LÍNEA INVESTIGACIÓN	CRIMINALISTICA
AUTOR:	PINTO GUTIÉRREZ, DENNIS ALBERTO

2. MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA
Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Enfoque: Cuantitativo Tipo: Aplicada Nivel: Correlacional Diseño: No experimental, de corte transversal Método: Hipotético-deductivo Población: 393 efectivos policiales de la DIVPIRV de Lima Metropolitana
¿Qué relación existe entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, según la percepción del personal de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?	Determinar la relación entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, según la percepción del personal de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	Existe relación significativa entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, según la percepción del personal de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	
¿Qué relación existe entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control	Determinar la relación entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control	Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre el control	

preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?	preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	Muestra: 184 efectivos policiales Muestreo: Probabilístico estratificado Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario estructurado con escala Likert Fuente de información: Efectivos policiales de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana Procesamiento y análisis de datos: Estadística descriptiva e inferencial; prueba de normalidad Kolmogórov-Smirnov y coeficiente Rho de Spearman
¿Qué relación existe entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?	Determinar la relación entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	
¿Qué relación existe entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?	Determinar la relación entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	Existe relación significativa entre el nivel de uso de la tecnología y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	
¿Qué relación existe entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de	Determinar la relación entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de	Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de	

Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?	Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	
¿Qué relación existe entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?	Determinar la relación entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la capacitación del personal para la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	
¿Qué relación existe entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026?	Determinar la relación entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	Existe relación significativa entre la capacidad tecnológica y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2026.	

ANEXO 2. Instrumentos

Cuestionario para medir la variable Uso de tecnología

Muy buenos días/tardes, estimado colaborador, esperamos tu colaboración respondiendo con sinceridad el presente cuestionario, la información es totalmente anónima. Lee con detenimiento y contesta las preguntas marcando con un aspa (X) según la alternativa que creas conveniente.

SEXO: 1. MASCULINO 2. FEMENINO

EDAD (EN RANGOS)

1. DE 18 A 25 AÑOS, ETC....

Valor	1	2	3	4	5
Escala	Totalmente en desacuerdo	Parcialmente en desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	Parcialmente de acuerdo	Totalmente de acuerdo

Variable: Uso de la tecnología

N.º	Dimensiones / Ítems	1	2	3	4	5
Dimensión 1: Nivel de uso de la tecnología						
1	En la DIVPIRV, las herramientas tecnológicas se utilizan con frecuencia en los operativos vinculados al robo de vehículos.					
2	En mi experiencia, el uso de recursos tecnológicos forma parte habitual de las actividades de vigilancia y control vehicular.					
3	Los efectivos policiales emplean tecnología de manera constante en las acciones de prevención e investigación del robo de vehículos.					
4	Las herramientas tecnológicas disponibles son utilizadas de manera regular en la labor policial de la DIVPIRV.					
5	El uso de recursos tecnológicos es frecuente en los procedimientos relacionados con la prevención del robo de vehículos.					
Dimensión 2: Capacidad tecnológica						

6	La DIVPIRV cuenta con recursos tecnológicos suficientes para apoyar la prevención del robo de vehículos.					
7	La infraestructura tecnológica disponible favorece el desarrollo adecuado de las labores policiales frente al robo vehicular.					
8	Los equipos y sistemas tecnológicos utilizados en la DIVPIRV funcionan de manera adecuada para apoyar la detección y seguimiento de vehículos robados.					
9	Las herramientas tecnológicas de la DIVPIRV se mantienen actualizadas para responder a las necesidades del servicio.					
10	La capacidad tecnológica con la que cuenta la DIVPIRV resulta adecuada para fortalecer las acciones de prevención del robo de vehículos.					

Cuestionario para medir la variable Prevención del Robo de Vehículos

Muy buenos días/tardes, estimado colaborador, esperamos tu colaboración respondiendo con sinceridad el presente cuestionario, la información es totalmente anónima. Lee con detenimiento y contesta las preguntas marcando con un aspa (X) según la alternativa que creas conveniente.

Valor	1	2	3	4	5
Escala	Totalmente en desacuerdo	Parcialmente en desacuerdo	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	Parcialmente de acuerdo	Totalmente de acuerdo

Variable: Prevención del robo de vehículos

N.º	Dimensiones / Ítems	1	2	3	4	5
Dimensión 1: Percepción sobre el control preventivo del robo vehicular.						
1	Considero que el uso de tecnología favorece el control del robo de vehículos en Lima Metropolitana.					
2	Desde mi percepción, el monitoreo tecnológico contribuye al fortalecimiento de las acciones de prevención del robo vehicular.					
3	En mi experiencia, las herramientas tecnológicas apoyan la localización y recuperación de vehículos robados.					

4	Percibo que la incorporación de recursos tecnológicos ha fortalecido la prevención del robo de vehículos en la DIVPIRV.					
5	Considero que las estrategias apoyadas en tecnología mejoran el control institucional frente al robo vehicular.					
Dimensión 2: Percepción sobre la capacitación del personal						
6	Considero que el personal de la DIVPIRV recibe capacitación en el uso de herramientas tecnológicas aplicadas a la prevención del robo vehicular.					
7	Desde mi percepción, la formación tecnológica del personal favorece el desarrollo de los operativos policiales.					
8	El nivel de preparación tecnológica del personal resulta adecuado para las funciones de prevención e investigación del robo de vehículos.					
9	Considero que la capacitación del personal fortalece el uso adecuado de los recursos tecnológicos en la DIVPIRV.					
10	La actualización periódica del personal en herramientas tecnológicas favorece el desempeño policial frente al robo vehicular.					
Dimensión 3: Percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa						
11	Considero que el uso de tecnología favorece una respuesta oportuna ante hechos vinculados con robo de vehículos.					
12	Desde mi percepción, las herramientas tecnológicas permiten actuar con mayor rapidez frente a incidentes de robo vehicular.					
13	El uso de sistemas de geolocalización y monitoreo en tiempo real favorece la oportunidad de la respuesta policial.					
14	Considero que la disponibilidad de recursos tecnológicos facilita la coordinación operativa frente al robo vehicular.					
15	Percibo que la respuesta policial mejora cuando se emplean herramientas tecnológicas en las intervenciones vinculadas al robo de vehículos.					

Anexo 3. Validez del instrumento.

¹ **Relevancia:** El ítem es esencial o importante para representar al componente o dimensión específica del constructo.

² **Coherencia:** El ítem corresponde y guarda relación con el concepto teórico formulado

³ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es claro, y comprensible.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable ☒ [X]

Aplicable después de corregir ☐ []

No aplicable ☐ []

Apellidos y nombres del juez validador: Magister SANGUINETI SMITH José Luis

DNI: 43312336

Especialidad del validador: Magister en Administración (Temático)


Firma del validador

¹ **Relevancia:** el ítem es esencial o importante para representar al componente o dimensión específica del constructo.

² **Coherencia:** el ítem corresponde y guarda relación con el concepto teórico formulado

³ **Claridad:** se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es claro, y comprensible.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Los ítems planteados son suficientes. Sin embargo, de manera general se sugiere revisar la redacción de los signos de interrogación, en algunas preguntas redactadas como una simple afirmación, pareciera que deberían ser formuladas como preguntas.

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable ☐ []

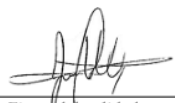
Aplicable después de corregir ☒ [X]

No aplicable ☐ []

Apellidos y nombres del juez validador: Jesús Alberto Vilchez Sandoval

DNI: 40788094

Especialidad del validador: Metodología


Firma del validador

¹ **Relevancia:** el ítem es esencial o importante para representar al componente o dimensión específica del constructo.

² **Coherencia:** el ítem corresponde y guarda relación con el concepto teórico formulado

³ **Claridad:** se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es claro, y comprensible.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable ☒ [x]

Aplicable después de corregir ☐ []

No aplicable ☐ []

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. ALIAGA LODTMANN Cluber Fernando

DNI: 06143609

Especialidad del validador: Abogado e Investigador Criminal


Dr. Cluber Fernando Aliaga Lodtmann

¹ **Relevancia:** el ítem es esencial o importante para representar al componente o dimensión específica del constructo.

² **Coherencia:** el ítem corresponde y guarda relación con el concepto teórico formulado

³ **Claridad:** se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es claro, y comprensible.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable [X]

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: RAUL P. MATOS PALACIOS

DNI: 22760265

Especialidad del validador: Ing. Industrial – Maestro en Gobierno y Alta Gerencia Pública Local



Firma del validador

	Dimensión 3: Tiempo de respuesta	Si	No	Si	No	Si	No	
11	El uso de tecnología ha reducido el tiempo necesario para la localización y recuperación de vehículos robados.	X		X		X		
12	La implementación de herramientas tecnológicas ha permitido una respuesta más rápida ante incidentes de robo vehicular.	X		X		X		
13	¿El uso de geolocalización y monitoreo en tiempo real ha optimizado el tiempo de respuesta policial?	X		X		X		
14	La demora en la activación de sistemas tecnológicos afecta la efectividad en la recuperación de vehículos.	X		X		X		
15	La velocidad de respuesta policial mejora cuando se emplean herramientas digitales avanzadas.	X		X		X		

¹ **Relevancia:** el ítem es esencial o importante para representar al componente o dimensión específica del constructo.

² **Coherencia:** el ítem corresponde y guarda relación con el concepto teórico formulado

³ **Claridad:** se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es claro, y comprensible.

Nota. Suficiencia: se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable [X]

Aplicable después de corregir []

No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: General PNP FARIAS ZAPATA MANUEL

DNI: 22760265

Especialidad del validador: Jefe de la Región Policial Piura, Magister en Gestión Pública.




Firma del validador
Manuel Fariñas Zapata
General PNP
JEFE REGION POLICIAL PIURA

Anexo 4. Confiabilidad del instrumento

CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

CONFIABILIDAD

La fiabilidad de una prueba se refiere a la consistencia interna de sus preguntas, a la mayor o menor ausencia de errores de medida. Una prueba confiable significa que si lo aplicamos por más de una vez a un mismo elemento entonces obtendríamos iguales resultados.

COEFICIENTE ALFA DE CRONBACH

Alfa de Cronbach es un coeficiente que sirve para medir la fiabilidad de una escala de medida, y cuya denominación Alfa fue realizada por Cronbach en 1951. El alfa de Cronbach es una media de las correlaciones entre las variables que forman parte de la escala. La medida de la fiabilidad mediante el alfa de Cronbach asume que los ítems miden un mismo constructo y que están altamente correlacionados.

Criterios de interpretación del Coeficiente Alfa de Cronbach

Valor Alfa	Interpretación
0.90 - 1.00	El Instrumento de medición es Excelente
0.80 - 0.89	El Instrumento de medición es Bueno
0.70 - 0.79	El Instrumento de medición es Aceptable
0.60 - 0.69	El Instrumento de medición es Cuestionable
0.50 - 0.59	El Instrumento de medición es Pobre
< 0.50	El Instrumento de medición es Inaceptable

CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO USO DE LA TECNOLOGÍA

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	30	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	30	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,884	10

$$\alpha = 0.884$$

INTERPRETACIÓN

El análisis de confiabilidad del instrumento utilizado para evaluar la variable Uso de la Tecnología en la División de Prevención e Investigación de robo de vehículos en Lima Metropolitana, en 2026, revela un Alfa de Cronbach de **0.884**. Según la tabla de interpretación, esto sugiere que el instrumento de medición es bueno. Esto implica que los 10 ítems utilizados tienen una adecuada consistencia interna, lo que garantiza que las mediciones son fiables y representan de manera coherente la variable que se investiga. Además, no se registraron casos excluidos, lo que fortalece la validez del análisis.

CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO PREVENCIÓN DEL ROBO DE VEHÍCULOS

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	30	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	30	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,950	15

$$\alpha = 0.950$$

INTERPRETACIÓN

El análisis de confiabilidad del instrumento utilizado para evaluar la variable Prevención del Robo de Vehículos en la División de Prevención e Investigación de robo de vehículos en Lima Metropolitana, en 2026, revela un Alfa de Cronbach de **0.950**. Según la tabla de interpretación, esto sugiere que el instrumento de medición es Excelente. Esto implica que los 15 ítems utilizados tienen una adecuada consistencia interna, lo que garantiza que las mediciones son fiables y representan de manera coherente la variable que se investiga. Además, no se registraron casos excluidos, lo que fortalece la validez del análisis.

Anexo 5. Aprobación del Comité de Ética



COMITÉ INSTITUCIONAL DE ÉTICA E INTEGRIDAD CIENTÍFICA

CONSTANCIA DE APROBACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Lima, 05 de enero del 2026.

Autor Responsable:

DENNIS ALBERTO PINTO GUTIÉRREZ

Exp. N°: 3709-2025

De mi consideración:

Es grato expresarle mi cordial saludo y a la vez informarle que el Comité Institucional de Ética e Integridad Científica (CIEIC) de la Universidad Privada Norbert Wiener evaluó y **APROBÓ** el siguiente proyecto de investigación:

Proyecto Titulado: **"INFLUENCIA DEL USO DE LA TECNOLOGÍA EN LA PREVENCIÓN DEL ROBO DE VEHÍCULOS EN LA DIVPRIV - LIMA METROPOLITANA, 2025"**

Versión Nro. 1, aprobada por el asesor en fecha 12/12/ 2025.

El cual tiene como Autor(es) a:

DENNIS ALBERTO PINTO GUTIÉRREZ

La **APROBACIÓN** otorgada comprende la verificación del cumplimiento de las buenas prácticas éticas, la adecuada evaluación del balance riesgo/beneficio, la idoneidad del equipo de investigación y la garantía de confidencialidad en el manejo de los datos, entre otros aspectos éticos y metodológicos pertinentes.

El investigador deberá considerar los siguientes puntos detallados a continuación:

- La aprobación otorgada por el CIEIC tiene una **vigencia de veinticuatro (24) meses** contados desde la fecha de emisión del presente documento. Esta vigencia es exclusiva para los procedimientos éticos revisados por el Comité y no sustituye ni aplica a los trámites administrativos ante la Oficina de Grados y Títulos.
- La constancia de aprobación por el CIEIC **no garantiza** la **aceptación** por parte de las **instituciones** en las que se planea realizar la investigación.
- En caso de requerir una **enmienda**, entendida como una modificación menor que **no altera de manera sustantiva** el proyecto aprobado, esta deberá ser presentada al CIEIC y no podrá ejecutarse sin su aprobación previa. **Cualquier cambio sustantivo deberá tramitarse como proyecto nuevo** ante el CIEIC.

Es cuanto informo a usted para su conocimiento y fines pertinentes.

Atentamente,



Mg. Angelica Karina Minaya Galarreta
Presidente
Comité Institucional de Ética e Integridad Científica
Universidad Privada Norbert Wiener

Anexo 6. Formato para consentimiento informado

CONSENTIMIENTO INFORMADO

Instituciones: Universidad Privada Norbert Wiener

Investigadores: Pinto Gutiérrez, Dennis Alberto

Título: Uso de la tecnología en la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2025

Propósito del estudio

Lo invitamos a participar en un estudio llamado: "Uso de la tecnología en la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, 2025". Este es un estudio desarrollado por investigadores de la Universidad Privada Norbert Wiener. El propósito de este estudio es analizar la influencia del uso de la tecnología en la prevención del robo de vehículos. Su ejecución ayudará a comprender los beneficios de las herramientas tecnológicas en la seguridad vehicular y proporcionar recomendaciones para mejorar su aplicación en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana.

Procedimientos

Si usted decide participar en este estudio, se le realizará lo siguiente:

- 
- Se le aplicará una encuesta estructurada sobre el uso de la tecnología en la prevención del robo de vehículos.
 - Se analizará su percepción respecto a la efectividad de herramientas tecnológicas como GPS, cámaras de seguridad y sistemas de monitoreo vehicular.
 - Se evaluará su experiencia en la aplicación de tecnología en operativos de seguridad vehicular.

La encuesta puede demorar aproximadamente 45 minutos. Los resultados de las evaluaciones serán almacenados respetando la confidencialidad y el anonimato.

Riesgos

Su participación en el estudio no implica riesgos físicos. No obstante, podría experimentar algún grado de incomodidad al responder preguntas sobre experiencias previas en el uso de tecnología en la prevención del robo de vehículos. La información

que proporcione será manejada con estricta confidencialidad y no se divulgará de manera que pueda identificarlo.

Beneficios

Usted se beneficiará al contribuir al desarrollo de conocimiento sobre la aplicación de tecnología en la prevención del robo de vehículos. Además, los hallazgos podrán servir de base para mejorar las estrategias de seguridad y optimizar el uso de tecnología en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana. Los resultados también podrían influir en futuras políticas de seguridad pública.

Costos e incentivos

Usted no deberá pagar nada por la participación. Tampoco recibirá ningún incentivo económico ni medicamentos a cambio de su participación.

Confidencialidad

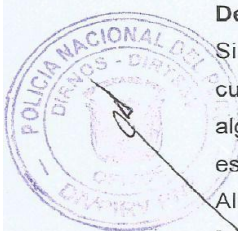
Nosotros guardaremos la información con códigos y no con nombres. Si los resultados de este estudio son publicados, no se mostrará ninguna información que permita su identificación. Sus archivos no serán mostrados a ninguna persona ajena al estudio. Toda la información recolectada será almacenada de manera segura y solo será accesible para el equipo de investigación autorizado.

Derechos del participante

Si usted se siente incómodo durante cualquier parte del estudio, podrá retirarse en cualquier momento, o decidir no participar en alguna sección del estudio sin perjuicio alguno. Si tiene alguna inquietud o molestia, no dude en preguntar al personal del estudio. Puede comunicarse con el investigador principal, Pinto Gutiérrez, Dennis Alberto, al teléfono [xxxxx] o con la Universidad Privada Norbert Wiener al teléfono [xxxxx]. También puede contactar al comité que validó el presente estudio: Dra. Yenny M. Bellido Fuentes, presidenta del Comité de Ética para la investigación de la Universidad Norbert Wiener, tel. +51 924 569 790, e-mail: comite.etica@uwiener.edu.pe.

CONSENTIMIENTO

Acepto voluntariamente participar en este estudio. Comprendo qué cosas pueden pasar si participo en el proyecto. También entiendo que puedo decidir no participar, aunque yo haya aceptado, y que puedo retirarme del estudio en cualquier momento. Recibiré una copia firmada de este consentimiento.



Participante

Nombres: JORGE WALTER CHÁVEZ OCAÑA

DNI: 09517083

Firma: _____

Fecha: 15/11/2025

Investigador

Nombres: Pinto Gutiérrez, Dennis Alberto

DNI: 50757353

Firma: _____

Fecha: 15/11/2025



0744647

JORGE WALTER CHÁVEZ OCAÑA
CORONEL PNP
JEFE DIVPRIV LIMA

Anexo 7. Carta de aprobación de la institución para la recolección de los datos



POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ
DIRPRIV – Lima Metropolitana
**DIVISIÓN DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE
ROBO DE VEHÍCULOS**

CARTA N° 001-2026-DIVPRIV Lima, 12 de noviembre de 2025

SEÑOR:
DENNIS ALBERTO PINTO GUTIÉRREZ
EGRESADO DE LA MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD
UNIVERSIDAD NORBERTH WIENER

ASUNTO: AUTORIZA RECOLECCIÓN DE DATOS DE 184 EFECTIVOS DE LA DIVPRIV
REFERENCIA : SOLICITUD

Mediante el presente me es grato dirigirme a usted para saludarlo muy cordialmente e informarle lo siguiente:

Que teniendo conocimiento de la solicitud presentada a esta dependencia institucional por su persona y en calidad de jefe de la División de Prevención e investigación de Robo de Vehículos (DIVPRIV) Lima Metropolitana de la Policía Nacional del Perú, le **AUTORIZO** la recolección de datos de 184 efectivos de la DIVPRIV a su representado, Dennis Alberto Pinto Gutiérrez, egresado de la Maestría en Gestión Pública y Gobernabilidad de la Universidad Norberth Wiener, como parte de su recolección de datos encaminada a sustentar su tesis y poder optar el grado de maestro en su investigación mencionada.

Es cuanto informo a usted y fines que crea pertinente.



04/244647
JORGE WALTER CHAVEZ OCAÑA
CORONEL PNP
JEFE DIVPRIV LIMA
METROPOLITANA

Anexo 8. Declaración jurada de investigación

DECLARACIÓN JURADA

Yo, Dennis Alberto Pinto Gutiérrez, identificado con DNI N.º 40758352, código de matrícula 2023900994, egresado del Programa de maestría en Gestión Pública y Gobernabilidad de la Escuela de Posgrado de la Universidad Privada de Norbert Wiener, declaro bajo juramento lo siguiente:

1. La carta de autorización que adjunto a mi expediente de titulación corresponde al permiso otorgado para la realización de mi investigación titulada “INFLUENCIA DEL USO DE LA TECNOLOGÍA EN LA PREVENCIÓN DEL ROBO DE VEHÍCULOS EN LA DIVPRIV- LIMA METROPOLITANA, 2025” en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIVPRIV PNP) de Lima Metropolitana.
2. La carta ha sido firmada por el jefe de dicha Unidad especializada PNP, Coronel PNP Jorge Walter Chávez Ocaña, donde se desarrolla la investigación.
3. La información consignada y la firma que figuran en la referida carta son verídicas y auténticas, y han sido obtenidas de manera legítima.
4. Tengo pleno conocimiento de que cualquier falsedad, alteración o manipulación de la información presentada constituye una falta muy grave, pasible de sanciones disciplinarias, incluyendo la anulación de mi proceso de titulación (con la consecuente pérdida de las tasas abonadas sin derecho a devolución), la exclusión de la investigación del Repositorio Institucional, la anulación del diploma y la retención o retiro del registro del título profesional ante la SUNEDU.
5. Declaro, además, haber sido informado de que la carta de autorización presentada define si la institución autoriza o no la mención de su nombre en el documento de investigación.

En fe de lo expuesto, firmo la presente Declaración Jurada en señal de conformidad y veracidad.

Lugar y fecha: Lima, 12 de noviembre del 2025



Firma del estudiante:

Nombre completo: Dennis Alberto Pinto Gutiérrez

DNI: 40758352

Código de matrícula: 2023900994

ANEXO 9. LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL FORTALECIMIENTO DEL USO TECNOLÓGICO EN LA PREVENCIÓN DEL ROBO DE VEHÍCULOS EN LA DIVPIRV - LIMA METROPOLITANA

1. Denominación

Lineamientos generales para el fortalecimiento del uso tecnológico en la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana.

2. Presentación

El presente anexo desarrolla una propuesta de lineamientos generales orientados a fortalecer el uso institucional de herramientas tecnológicas en la prevención del robo de vehículos en la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana. Su formulación responde a los resultados obtenidos en la investigación, los cuales evidenciaron una relación positiva y significativa entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos, según la percepción del personal policial encuestado.

La propuesta no plantea una relación causal entre ambas variables, debido a que el estudio tuvo un diseño correlacional, no experimental y transversal. Sin embargo, los hallazgos permiten orientar acciones de gestión pública dirigidas al fortalecimiento de la capacidad tecnológica, la capacitación del personal, la estandarización de procedimientos operativos y el seguimiento de indicadores vinculados con la prevención del robo vehicular.

3. Fundamentación

Los resultados de la investigación evidenciaron una relación positiva alta y significativa entre el uso de la tecnología y la prevención del robo de vehículos en la DIVPIRV de Lima Metropolitana. Asimismo, se identificaron relaciones significativas entre el nivel de uso de la tecnología, la capacidad tecnológica, la percepción sobre el control preventivo del robo vehicular, la percepción sobre la capacitación del personal y la percepción sobre la oportunidad de respuesta operativa frente al robo vehicular.

En ese sentido, los presentes lineamientos buscan traducir los hallazgos de la investigación en acciones institucionales aplicables, medibles y articuladas con los instrumentos de política pública del Sector Interior y la Policía Nacional del Perú. La propuesta se enmarca en la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana al 2030, el Plan Nacional de Seguridad

Ciudadana y Lucha contra la Criminalidad 2026-2028 y los lineamientos de seguimiento y evaluación aprobados por el Ministerio del Interior.

Desde la gestión pública, la prevención del robo vehicular requiere no solo contar con herramientas tecnológicas, sino también establecer procedimientos claros para su uso, capacitar al personal responsable, registrar información operativa y evaluar periódicamente los resultados. Por ello, este anexo propone acciones concretas que pueden ser incorporadas como parte de una mejora institucional progresiva en la DIVPIRV.

4. Base normativa

La propuesta se sustenta en los siguientes instrumentos:

a) **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Ciudadana al 2030**, aprobada mediante Decreto Supremo N.º 006-2022-IN, por constituir el marco de orientación de la acción estatal en materia de seguridad ciudadana.

b) **Plan Nacional de Seguridad Ciudadana y Lucha contra la Criminalidad 2026-2028**, aprobado mediante Decreto Supremo N.º 001-2026-IN, por ser un instrumento de gestión y orientación estratégica en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.

c) **Lineamientos para el seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana y Lucha contra la Criminalidad 2026-2028**, aprobados mediante Resolución Ministerial N.º 0358-2026-IN, por establecer criterios para el control, seguimiento y evaluación de las acciones en materia de seguridad ciudadana.

d) **Plan Estratégico de Capacidades de la Policía Nacional del Perú al 2030 “Mariano Santos Mateos”**, como referente institucional vinculado con la modernización policial, el uso de tecnología, la definición de metas, indicadores y el cierre de brechas de equipamiento, tecnología y personal.

5. Objetivo general

Fortalecer el uso institucional de herramientas tecnológicas en la prevención del robo de vehículos en la DIVPIRV de Lima Metropolitana, mediante acciones orientadas al diagnóstico de capacidades, capacitación tecnológica del personal, estandarización de procedimientos operativos, registro de información y seguimiento de resultados.

6. Objetivos específicos

- a) Identificar las brechas tecnológicas existentes en la DIVPIRV respecto a disponibilidad, operatividad, actualización y suficiencia de equipos, sistemas y plataformas.
- b) Fortalecer las competencias tecnológicas del personal policial vinculado con la prevención e investigación del robo de vehículos.
- c) Estandarizar el uso operativo de herramientas tecnológicas en la recepción de alertas, verificación vehicular, geolocalización, monitoreo y coordinación de respuesta.
- d) Implementar mecanismos de seguimiento mediante indicadores, reportes mensuales y evaluación periódica de resultados.
- e) Articular las acciones propuestas con los instrumentos de política pública del Sector Interior y la Policía Nacional del Perú.

7. Alcance

Los presentes lineamientos están dirigidos a la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de Lima Metropolitana, principalmente a la jefatura, unidades operativas, áreas de investigación, personal encargado del registro de incidencias, personal vinculado con el uso de herramientas tecnológicas y áreas de coordinación logística, estadística y tecnológica de la Policía Nacional del Perú.

8. Lineamientos generales propuestos

Lineamiento 1. Diagnóstico de capacidad tecnológica institucional

La DIVPIRV deberá elaborar un diagnóstico de los recursos tecnológicos disponibles para la prevención e investigación del robo de vehículos. Este diagnóstico permitirá identificar equipos operativos, sistemas disponibles, plataformas de consulta, herramientas de geolocalización, bases de datos, cámaras, lectores de placas, medios de comunicación y principales brechas tecnológicas.

Acciones principales:

- Elaborar un inventario de equipos y sistemas tecnológicos disponibles.
- Identificar el estado operativo de cada recurso tecnológico.
- Determinar brechas de disponibilidad, conectividad, actualización y mantenimiento.
- Priorizar necesidades tecnológicas según su utilidad operativa.

- Emitir un informe técnico de diagnóstico.

Lineamiento 2. Fortalecimiento de la capacitación tecnológica del personal

La DIVPIRV deberá promover un programa de capacitación tecnológica dirigido al personal policial que participa en acciones de prevención, investigación, monitoreo, verificación e intervención frente al robo de vehículos.

Acciones principales:

- Diseñar módulos de capacitación sobre uso de bases de datos, geolocalización, monitoreo vehicular, verificación de placas, registro de incidencias y análisis de información.
- Priorizar la capacitación del personal operativo y de investigación.
- Aplicar evaluaciones de entrada y salida para medir el aprendizaje.
- Registrar la participación del personal capacitado.
- Actualizar periódicamente los contenidos de capacitación.

Lineamiento 3. Estandarización del uso operativo de herramientas tecnológicas

La DIVPIRV deberá aprobar un protocolo interno que precise cómo deben emplearse las herramientas tecnológicas durante la recepción de alertas, consulta de información vehicular, verificación de placas, geolocalización, coordinación operativa y registro de intervenciones.

Acciones principales:

- Elaborar un protocolo interno de uso tecnológico operativo.
- Definir procedimientos para la recepción y verificación de alertas.
- Establecer pasos para la consulta de bases de datos y plataformas vehiculares.
- Precisar responsabilidades del personal durante la intervención.
- Incorporar el registro del tiempo de respuesta en cada caso atendido.

Lineamiento 4. Implementación de un registro de seguimiento de incidencias

La DIVPIRV deberá implementar un registro mensual que permita sistematizar información sobre alertas recibidas, herramientas tecnológicas utilizadas, vehículos identificados, vehículos recuperados, operativos realizados y tiempos de respuesta.

Acciones principales:

- Crear una matriz mensual de seguimiento de incidencias.
- Registrar el tipo de herramienta tecnológica utilizada en cada intervención.
- Registrar el tiempo transcurrido entre la alerta y la respuesta operativa.
- Sistematizar información sobre vehículos identificados o recuperados.
- Elaborar reportes mensuales para la toma de decisiones.

Lineamiento 5. Evaluación periódica de resultados y mejora continua

La DIVPIRV deberá realizar evaluaciones trimestrales para analizar avances, brechas, dificultades operativas y necesidades de mejora vinculadas con el uso tecnológico en la prevención del robo vehicular.

Acciones principales:

- Revisar trimestralmente los indicadores de cumplimiento.
- Identificar dificultades en el uso de herramientas tecnológicas.
- Proponer medidas correctivas.
- Actualizar el diagnóstico de brechas cuando sea necesario.
- Elevar informes de evaluación a las instancias correspondientes de la PNP.
- **9. Matriz de implementación de los lineamientos**

Lineamiento	Acción concreta	Responsable sugerido	Indicador de cumplimiento	Plazo
Diagnóstico de capacidad tecnológica	Elaborar inventario de equipos, sistemas, bases de datos, herramientas de geolocalización, cámaras, lectores de placas y plataformas disponibles.	Jefatura DIVPIRV / área logística / área tecnológica PNP	Informe técnico de brechas tecnológicas aprobado	90 días

Capacitación tecnológica del personal	Implementar módulos sobre bases de datos, geolocalización, monitoreo vehicular, análisis de información y registro de incidencias.	DIVPIRV / unidad de capacitación PNP	80% del personal operativo capacitado	6 meses
Protocolo operativo tecnológico	Aprobar un protocolo para recepción de alertas, verificación de placas, consulta de bases de datos, coordinación operativa y registro de tiempos de respuesta.	Jefatura DIVPIRV / unidad operativa especializada	Protocolo aprobado y difundido	120 días
Registro de seguimiento de incidencias	Crear una matriz mensual de incidencias, alertas, operativos, vehículos identificados, vehículos recuperados y tiempos de respuesta.	DIVPIRV / área estadística	Reporte mensual emitido	Mensual
Evaluación de resultados	Realizar reuniones trimestrales para evaluar avances, brechas, necesidades de capacitación y ajustes operativos.	Jefatura DIVPIRV / PNP / MININTER	Informe trimestral de evaluación	Trimestral

10. Indicadores mínimos de seguimiento

Los indicadores mínimos sugeridos para verificar la implementación de los lineamientos son los siguientes:

Dimensión de seguimiento	Indicador	Medio de verificación
Capacidad tecnológica	Porcentaje de recursos tecnológicos inventariados	Inventario institucional
Capacidad tecnológica	Número de equipos, sistemas o plataformas operativas identificadas	Informe técnico de diagnóstico
Brechas tecnológicas	Número de brechas tecnológicas registradas	Informe de brechas
Capacitación tecnológica	Porcentaje de personal operativo capacitado	Registro de asistencia y constancias
Uso operativo de tecnología	Número de operativos que emplean herramientas tecnológicas	Reporte operativo mensual
Atención de incidencias	Número de alertas vehiculares atendidas	Matriz mensual de incidencias
Resultado operativo	Número de vehículos identificados o recuperados con apoyo tecnológico	Reporte de intervenciones
Tiempo de respuesta	Tiempo promedio de respuesta registrado frente a alertas vehiculares	Registro de atención operativa
Seguimiento institucional	Número de reportes mensuales emitidos	Reportes mensuales
Evaluación institucional	Número de evaluaciones trimestrales realizadas	Informes trimestrales

16% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Texto mencionado
- Coincidencias menores (menos de 10 palabras)

Fuentes principales

- 14%  Fuentes de Internet
- 9%  Publicaciones
- 14%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Fuentes principales

- 14% Fuentes de Internet
- 9% Publicaciones
- 14% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Fuentes principales

Las fuentes con el mayor número de coincidencias dentro de la entrega. Las fuentes superpuestas no se mostrarán.

1	Trabajos entregados	Universidad Nacional de Educacion Enrique Guzman y Valle on 2022-01-11	2%
2	Internet	repositorio.uwiener.edu.pe	1%
3	Trabajos entregados	Pontificia Universidad Catolica del Peru on 2018-03-20	1%
4	Internet	repositorio.upao.edu.pe	<1%
5	Internet	hdl.handle.net	<1%
6	Internet	repositorio.unica.edu.pe	<1%
7	Trabajos entregados	Universidad Wiener on 2026-03-21	<1%
8	Trabajos entregados	Docentes on 2026-07-07	<1%
9	Trabajos entregados	Universidad Wiener on 2026-07-27	<1%
10	Internet	repositorio.escuelamilitar.edu.pe	<1%
11	Internet	repositorioacademico.upc.edu.pe	<1%