



---

## ASIGNACIÓN DE LECTURA AL CÓDIGO NIV (RPA) CONFORME LA NORMATIVA VIGENTE.

---

La conformación actual de la asignación de la codificación RPA, es de 9 (Nueve) dígitos alfanuméricos, y conforme a lo establecido en el Art. 33 inc. “e” del Anexo I decreto 779/95 reglamentario de la ley 24.449, toma como parámetro para dar identidad al chasis, la Norma de Estandarización Internacional ISO 3779 (17 dígitos con sus respectivas lecturas), que obliga desde el 1 de enero del año 1996 a todas las terminales fabricante de automotores en el país o importados a este, deben cumplir con dicha normativa, que el mismo órgano que tiene incumbencia en la vida jurídica del automotor, atento al art. 33 inc. “d” del mismo anexo y decreto ut-supra, incumple.



07 DE ENERO DE 2019  
FABRICIO JAVIER ABASTO

## INTRODUCCIÓN

El presente anteproyecto surge ante la necesidad de estandarizar el otorgamiento y procedimiento estampado de la asignación del código RPA buscando instrumentar herramientas que permitan modificar la actual conformación de dicha codificación, visto que los mismos actualmente no proporcionan una seguridad jurídica para el automotor y lesiona gravemente la posibilidad de contralor para los organismos preventores encargados de coartar el delito automotor, por cuanto estos carecen de toda medida de seguridad contemplada en la norma de estandarización internacional ISO 3779 a la cual la República Argentina ha adherido.

La conformación actual de la asignación de la codificación RPA, es de 9 (Nueve) dígitos alfanuméricos, y conforme a lo establecido en el Art. 33 inc. "e" del Anexo I decreto 779/95 reglamentario de la ley 24.449, toma como parámetro para dar identidad al chasis, la Norma de Estandarización Internacional ISO 3779 (17 dígitos con sus respectivas lecturas), que obliga desde el 1 de enero del año 1996 a todas las terminales fabricante de automotores en el país o importados a este, deben cumplir con dicha normativa, que el mismo órgano que tiene incumbencia en la vida jurídica del automotor, atento al art. 33 inc. "d" del mismo anexo y decreto ut-supra, incumple la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios; (En adelante D.N.R.P.A.).

Esta norma de estandarización ISO 3.779, asigna una codificación llamada VIN por sus siglas en inglés Vehicle Identificación Number (Número de Identificación del Vehículo NIV en Latinoamérica), da lectura a sus 17 dígitos que la conforman, se divide en tres fracciones:

## SU ESTRUCTURA Y LECTURA

**WMI:** Número o Código Identificador Mundial del fabricante. Dicha numeración se compone de los tres primeros dígitos. Dígito 1, nos aclara la región en donde se fabricó el vehículo; el segundo dígito indica país de fabricación y el tercer dígito Indica fabricante específico del vehículo dentro del país. Si este carácter fuera 9, indica que el fabricante produce menos de 500 vehículos por modelo por año. Con la combinación de los tres primeros caracteres la identificación del país es única.

**VDS:** Esta sección de descripción comienza en el cuarto dígito, estando conformada por los siguientes 6 caracteres. Esta parte está reservada para las especificaciones del vehículo, tales como modelo, motor, distancia entre ejes, etc. Para esta sección no existe un estándar ISO, el significado y la secuencia de los caracteres son determinados por el fabricante. Solo en Estados Unidos emiten las reglas de cómo

debe usarse esta sección. En Norteamérica la posición 9 se utiliza como dígito verificador, que determina la autenticidad del VIN.

**VIS:** Identifica la sección (Serie de fabricación), y comienza en el décimo dígito, estando conformado por los subsiguientes 8 caracteres. En principio la interpretación es libre para todos los fabricantes, solo los últimos 4 caracteres de esta sección son obligatoriamente numéricos, indican el número de orden de fabricación. Si el fabricante desea ingresar un año de modelo y/o lugar de fabricación, suele ubicar estos caracteres en las posiciones 10 (año modelo) y 11 (planta de fabricación).

Atento a estas modificaciones y la reglamentación estandarizada del estampado conforme a la norma de estandarización ISO 4030, se estaría dando un marco de seguridad jurídica al automotor, visto que en la actualidad se encuentra desprotegido por cuanto el RPA, no cuenta con una originalidad de estampe, dejando la normativa al libre albedrío este procedimiento, ya que el Digesto de Normas Técnicas Registrales (DNTR), en su Título VII sección 8 art. 5º, impone el dónde, pero NO quien ni cómo.

## **FUNDAMENTACIÓN:**

La Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios (DNRPA y CP), es el organismo de contralor, que debe hacer cumplir en todos los casos, el contenido sugerido por la norma ISO 3779, conforme a lo establecido en el inciso d) del artículo 33 del Anexo 1 del decreto 779/95 reglamentario a la ley 24.449.

### **Que reza textualmente:**

La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA, previo al patentamiento de un vehículo, exigirá al fabricante o importador la correspondiente Licencia de Configuración de Modelo, cuyo número deberá estar incorporado en el certificado de fabricación o documento equivalente.

En lo referente al inciso e) del Artículo 33 y al inciso d) del Artículo 40 - Requisitos para Circular-, de la Ley de Tránsito, se deberá cumplir con la identificación de vehículos (VIN) y las placas de identificación de dominio, según lo detallado a continuación:

1.- La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA, es la Autoridad Competente de aplicación en todos los aspectos relativos a la identificación de vehículos (VIN), a la

grabación del número de motor y a las placas de identificación de dominio. Además, podrá establecer el grabado del número de dominio en motor y/o chasis en la oportunidad y forma que ésta determine u otros códigos identificatorios que establezca.

2.- La identificación de vehículos (VIN), la grabación del número de motor y las placas de identificación de dominio, son obligatorias para todos los vehículos automotores de fabricación nacional e importado, a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente reglamentación. Con el objeto de adecuar la grabación del número de identificación (VIN) en los modelos de vehículos en producción, entrará en vigencia con carácter obligatorio a partir del 1 de Enero de 1996.

3.- La grabación del número de identificación de vehículos (VIN) deberá efectuarla el fabricante, como mínimo en un punto de localización del chasis o carrocería mono bloque de acuerdo con las especificaciones vigentes y formatos establecidos por la norma internacional ISO 3779, con una profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm). Además de esta grabación en el chasis o carrocería mono bloque de los vehículos automotores, el fabricante deberá identificar como mínimo con los caracteres VIS previstos en la norma ISO 3779, debiendo realizarla por grabación de profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm.) en la chapa o bien por etiqueta autoadhesiva, la que será destruible en caso de tentativa de remoción. En caso de utilizarse etiquetas autoadhesivas, las mismas deberán contar con la previa aprobación del REGISTRO

NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR. Dicha identificación con los caracteres VIS deberá ser efectuada en los siguientes compartimientos y componentes:

a) En el piso del vehículo, bajo uno de los asientos delanteros;

b) En el montante de la puerta delantera lateral derecha;

c) En el compartimiento del motor;

d) En el parabrisas, o al menos en uno si es dividido, y en la luneta si existiese;

e) En por lo menos DOS (2) vidrios en cada lado del vehículo, cuando existiese, exceptuando los ventiletes.

Las identificaciones indicadas en d) y e) serán grabadas de acuerdo a lo previsto en el párrafo anterior en los vidrios en forma indeleble, sin especificación de profundidad y de forma tal que si son adulteradas deberán acusar señales de alteración a simple vista.

Los vehículos semiterminados (sin cabina, con cabina incompleta, tales como los chasis para ómnibus), quedan exceptuados de las identificaciones previstas, las que serán implantadas por el fabricante que complementa el vehículo con la respectiva carrocería.

Las identificaciones previstas, deberán efectuarse en la fábrica del vehículo o en otro local, bajo la responsabilidad del fabricante o importador antes de su comercialización.

En el caso de chasis o carrocería mono bloque no metálico la identificación deberá estar grabada en placas metálicas incorporadas por moldeo en el material del chasis o de la carrocería mono bloque durante su fabricación.

Para todos los fines previstos en el punto 3, el décimo dígito del VIN (número de identificación del vehículo) que prevé la norma ISO 3779 está reservado para la identificación del año-modelo. En los vehículos de DOS (2) o TRES (3) ruedas, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) lugares, una en la columna de soporte de la dirección y la otra en el chasis (cuadro).

En los vehículos remolques y semirremolques, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) puntos localizados en el chasis en lugar visible a criterio del fabricante.

Las regrabaciones y las eventuales sustituciones o reposiciones de etiquetas y plaquetas cuando sean necesarias dependerán de la autoridad competente indicada en el punto 1.-, encargada de la registración de los vehículos y solamente serán procesados por establecimientos por ella habilitados, mediante la comprobación de la propiedad del vehículo.

La falta de cumplimiento de esa norma por parte de la mencionada entidad, ante el otorgamiento de las codificaciones **RPA** (según la Norma de estandarización ISO 3779 dicha codificación deberá estar conformada por 17 dígitos y la codificación RPA solo contiene 9 dígitos que no lleva lectura alguna en su composición), nos sugieren la falta de autoridad de control que podría ejercer, ya sea a fabricantes que en la actualidad no han adoptado los criterios de la Norma, como del grabado fuera de fábrica de las codificaciones **RPA**.

Actualmente, el DNTR, en su Título I, Capítulo VII, Sección 8, expresa textualmente:

**Artículo 5º.-** La codificación de identificación de chasis o bastidor se grabará en el centro del larguero derecho parte exterior y en el parante delantero izquierdo de la puerta del conductor. Cuando el parante delantero izquierdo de la puerta del conductor sea de plástico, la codificación de identificación deberá grabarse en una chapita aplicada con remaches no originales. La codificación de identificación del cuadro, en los motovehículos deberá grabarse en lugar visible y/o materialmente posible. La codificación de identificación del motor se grabará en el block en lugar visible.

**Artículo 7º.-** El requisito de grabación de la codificación de identificación lo debe cumplimentar el peticionario de la inscripción bajo su exclusiva responsabilidad y cargo, previa a la concurrencia, por segunda vez, al puesto de verificación, para constatar la correcta grabación de la codificación de identificación según lo dispuesto en el artículo 5º de esta Sección.

Como podemos observar, la redacción de este articulado, deja librada la imaginación de quienes llevan como medio de vida el delito contra la propiedad del automotor, dada no solo a la antigüedad de su creación, sino también a la falta de criterio Técnico-Científico que evite futuras acciones antijurídicas en unidades obtenidas criminalmente.

En primer lugar, en su artículo 5to. generaliza el grabado en la parte central del larguero derecho, sin tener en cuenta que existen unidades con chasis monocasco o autoportantes en los que no existen largueros. Asimismo nos encontramos con unidades que cuentan con larguero pero no con puertas de habitáculo de pasajeros (Acoplados y Semirremolques). En tal sentido, la norma ISO 3779, adopta un amplio criterio para todos los tipos de vehículos, guardando recaudos sobre la conformación de cada uno de ellos, a fin de globalizar la idea de la identidad de la unidad automotor.

En segundo lugar, pone como único responsable del grabado de la codificación RPA, al usuario o peticionante, quien debe hacerlo por sus propios medios, o contratar a quien cuente con ellos. Este tipo de libertades otorgadas al propietario del vehículo, es aprovechado por la delincuencia, para producir vehículos en masa con la misma codificación RPA, y resguardados bajo la figura de condóminos o autorizados a conducir, obtienen la documentación original para circular; particularmente suceden en las “empresas” de remises o transporte general, por ejemplo, evadiendo también innumerables impuestos, cuando se estaría pagando por solo un vehículo, y ocupando la vía pública quien sabe cuántos. Por tal motivo, se cree sumamente necesario introducir una amplia modificación del DNTR de la DNRPA y CP que deberá comprender:

- La incorporación del contenido de la norma ISO 3779.
- La creación de la reglamentación para el cumplimiento de la citada norma y las disposiciones tendientes a autorizar y delegar a talleres y/o Plantas Verificadoras habilitadas por la DNRPA y CP destinadas al grabado de codificaciones RPA.
- La modificación de la estructura de la actual codificación RPA, adoptando el criterio sugerido por la citada norma.
- La disposición del reempadronamiento de las unidades que ya posean RPA d 9 dígitos, en oportunidad de su transferencia registral.
- La redacción de la reglamentación que disponga el sistema que se utilizará para el grabado de la codificación RPA (Aconsejable se ajusten a la Norma DIN 1451), y control de dichas terminales de grabado.
- Establecer la ubicación de grabado del RPA en los chasis tipo monocasco – autoportante.

#### **OBJETIVOS GENERALES:**

- Lograr que la redacción de este trabajo permita discernir con claridad el sentido moral, técnico y operativo del proyecto, para facilitar la confección de un anteproyecto de Ley, valiéndose en la posteridad, del asesoramiento técnico y jurídico que corresponda, a los fines de crear el marco legal para su presentación ante las autoridades competentes.

- Poner en conocimiento a las autoridades Policiales y Gubernamentales, de la instancia a la que se quiere llegar con el presente proyecto, con el fin de que se conozca y reconozca el esfuerzo y la capacidad de quienes trabajamos por la seguridad de nuestra Sociedad.

## **OBJETIVOS PARTICULARES**

- Lograr la modificación del Digesto de Normas Técnico-Registrales (DNTR) de la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios en su Título I, Capítulo VII, Sección 8, incorporando los puntos mencionados anteriormente, los que se desarrollan a continuación:

## **DESARROLLO DE CONTENIDO:**

A continuación y a modo de guía, transcribiremos parte de la norma ISO 3779 para formar la idea de lo que la misma sugiere para lograr la uniformidad del grabado del código VIN para la identificación de vehículos.

---

### **Definición:**

El Vehicle Identification Number (VIN) o número de identificación de vehículos NIV) o número de chasis, es una secuencia de dígitos que identifica los vehículos a motor. Es un código específico y único para cada unidad fabricada. Con anterioridad a 1980 no existía una norma para estos códigos, por lo que los diferentes fabricantes utilizaban distintos formatos. Los VIN actuales constan de 17 caracteres que no incluyen las letras I, O, Q, Ñ, U y Z.

### **Estructura del VIN:**

El primer carácter del código identifica el país en donde fue ensamblado.

El segundo carácter identifica a la empresa manufacturera.

El tercer carácter identifica la división de la compañía que realizó la manufactura del vehículo.

Del cuarto carácter al octavo corresponde la identificación de las características del vehículo, tipo de chasis, tipo de motor, gama de confort (Lo que se denomina la Versión del automotor).

El noveno carácter es un dígito verificador que se obtiene con la asignación de valores a las letras del abecedario omitiendo la *I, O, Q, Ñ, U y Z*, según la norma 3779 de la

Organización Internacional para la Estandarización; este número es multiplicado por el valor asignado de acuerdo a una tabla preestablecida y a través de una ecuación determinada se obtiene el número que va en esta posición.

La décima posición del código de identificación de vehículos nos indica el año de fabricación del vehículo como muestra la siguiente tabla, que cada 30 años renueva el ciclo:

AÑO	CÓDIGO	AÑO	CÓDIGO
1980	A	2001	1
1981	B	2002	2
1982	C	2003	3
1983	D	2004	4
1984	E	2005	5
1985	F	2006	6
1986	G	2007	7
1987	H	2008	8
1988	J	2009	9
1989	K	2010	A
1990	L	2011	B
1991	M	2012	C
1992	N	2013	D
1993	P	2014	E
1994	R	2015	F
1995	S	2016	G
1996	T	2017	H
1997	V	2018	J
1998	W	2019	K
1999	X	2020	L
2000	Y	2021	M

En la decimoprimer posición indica el número de la planta en donde fue ensamblado el vehículo.

De la duodécima posición a la decimoséptima se indica la secuencia en la línea de producción del vehículo de acuerdo al fabricante.

**Parámetros de la ISO 3779:**

Queda instituido un criterio de identificación obligatorio para todos los vehículos automotores nacionales e importados; exceptuándose de lo dispuesto en este artículo las maquinarias agrícolas, viales e industriales, vehículos utilizados exclusivamente en

competencias deportivas y los vehículos destinados a operaciones militares de características especiales.

La grabación del número de identificación vehicular en el chasis deberá ocurrir como mínimo en un punto de localización de acuerdo con las especificaciones vigentes y formatos establecidos por la norma de estandarización ISO 4030, con profundidad no menor de 2 DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm.).

Aparte de la grabación en el chasis, los vehículos serán identificados con los caracteres VIS previstos por la norma de estandarización ISO 3779, del RPA asignado, por los talleres y/o plantas verificadoras habilitadas en plaqueta de metal pegada, soldada o remachada, destruible durante su remoción, o aun por etiqueta autoadhesiva también destruible en caso de tentativa de remoción, en los siguientes compartimientos y componentes:

- a) En el piso del vehículo, bajo uno de los asientos delanteros;
- b) En el montante de la puerta delantera lateral derecha;
- c) En el compartimiento del motor;
- d) En el parabrisas, o al menos en uno si es dividido, y en la luneta si existiese;
- e) En por lo menos DOS (2) vidrios en cada lado del vehículo, cuando existiese, exceptuando los ventiletes.

Las identificaciones previstas en las letras "d" y "e" del Parágrafo anterior serán grabadas en forma indeleble, sin especificación de profundidad y de forma que si son adulteradas, deberán acusar señales de alteración a simple vista.

Los vehículos semiterminados (sin cabina, con cabina incompleta, tales como los chasis para ómnibus), tendrán las identificaciones previstas en la norma, implantadas por el fabricante que complemente el vehículo con la respectiva carrocería.

En el caso de chasis o autoportante no metálico la numeración deberá ser grabada en placas metálicas incorporadas o ser moldeadas en el material del chasis.

Para los fines de lo previsto, el décimo dígito del VIN (número de identificación del vehículo) que prevea la norma de estandarización ISO 3779, en esta posición la asignación del RPA será obligatoriamente marcado con la identificación del año de fabricación del vehículo

En los vehículos remolques y semirremolques que les sea asignado RPA, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) puntos localizados en el chasis en lugar visible establecido por reglamentación.

REGLAMENTACIÓN PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA DE ESTANDARIZACIÓN ISO 3.779.

Es necesaria la creación de un articulado que comprenda puntos fundamentales para el control del cumplimiento de la norma, ya sea en vehículos importados, nacionales, metalúrgicos y fabricantes de vehículos de arrastre y terminales autorizadas al grabado fuera de fábrica, QUE CAREZCAN DE IDENTIDAD DE CHASIS, y se les deba asignar RPA.

Los puntos fundamentales de esta nueva reglamentación deberán comprender:

- La homologación de la norma ISO 3779, en la asignación de RPA de chasis.
- La tipografía estipulada en el grabado conforme a la norma DIN 1451.
- La metodología de grabado (arrastre, laser, cuño, micropunto).
- La ubicación exacta de estampe de la reasignación del código RPA.
- La designación del código RPA a todos los vehículos importados que no cumplan con la norma ISO 3779 al momento de su inscripción inicial.
- La implementación de Terminales Autorizadas a grabar las nuevas codificaciones RPA, a fin de unificar los criterios y características de los grabados con las de las plantas ensambladoras automotrices.
- La creación del reglamento que regule la actividad de dichas terminales.
- La implementación de un sistema informático donde los registros seccionales puedan generar el código de reasignación, y las plantas autorizadas al grabado informar que se materializo.
- La redacción de los criterios para la creación de las nuevas codificaciones RPA (propuestas en el punto siguiente).

## **CONFORMACIÓN DE LA NUEVA CODIFICACIÓN RPA**

A criterio de saber y entender debería ser el siguiente:

17 dígitos alfanuméricos y sus respectivas lecturas.

- Primer al tercer dígito: En primer lugar, orientados por la Norma ISO 3780, los tres primeros dígitos deberán contener la información de la procedencia del vehículo, respetando para la región el dígito número “8”, en su primera posición; para la segunda posición la identificación del país “A”, y para la tercera posición, la terminal de fábrica, Ej. “G” General Motors para la marca Chevrolet.

- Cuarto, quinto, sexto y séptimo dígito: Destinado a la identificación del Taller o Planta habilitada que grabo la asignación del código RPA. Ej. Código interno del protocolo de tareas en Plantas de la provincia de San Luis (**VM02**), corresponde a la planta número 2 de la ciudad de Villa Mercedes. Sabiendo que con cuatro dígitos alfanuméricos se puede identificar 67.600 plantas y/o talleres.
  
- Octavo dígito: Destinado a establecer las causas por el cual se le otorgo la codificación RPA, estipuladas en el Título I Capítulo VII Sección 7º del DNTR, del artículo 1 al 9 se lo identifica con números, y el artículo 14 con la letra **X**.
  
- Noveno dígito: Destinados al dígito verificador que se da lectura conforme a la ecuación emanada de los 16 dígitos restante, en cuyo resto debe coincidir con este noveno, la ecuación se encuentra en la dispuesto por la Norma de Estándares ISO 3779, para lo cual se cuenta con una Aplicación App que lo determina automáticamente.
  
- Décimo dígito: Destinado a connotar el año de asignación del código RPA.
  
- Décimo Primer y décimo segundo dígito: Destinados al tipo de vehículo al que le fuera asignada la codificación RPA. Conforme al CODIGO AUTOMOTOR de la posición 8 y 9, sub-Código 4 y 5 que determina el Grupo y Código del automotor, de su combinación surgen la clasificación del tipo automotor, estipulado por la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor (Se adjunta Tabla de tipo automotores); y (**99**) PARA LOS QUE NO ESTEN CONTEMPLADOS EN LA TABLA.
  
- Del décimo tercer al décimo séptimo dígito: Secuencia creciente que corresponde a la serie de la asignación del código RPA.

Como ejemplo de la nueva estructura de la codificación RPA, recreamos el formato antes descripto y realizamos su lectura:

# 8 A G V M 0 2 5 8 K 1 2 0 0 0 1

**(8AG):** Conforme a la norma de estandarización ISO 3780; **8** corresponde a la región geográfica mundial; **A** corresponde al país Argentina; y **G** corresponde a la compañía General Motors que fabrica automóviles marca Chevrolet entre otros.

**(VM02):** La codificación de la Planta que grabo la asignación del RPA. Ej. Planta N° 2 de la ciudad de Villa Mercedes provincia de San Luis.

**(5):** Hace referencia al **Título I Capítulo VII Sección VII Artículo 5° DNTR**. - “Cuando la verificación resultare observada porque no se da lectura a la numeración de chasis por oxidación”. Este sería el encuadramiento por el cual se le asigna RPA.

**(8):** La codificación del dígito verificador, se extrae por App conforme la ecuación realizada por los parámetros de la Norma de Estándares ISO 3779.

**(K):** El año de reasignación del Código NIV, atendiendo los parámetros de la tabla que identifica el año de fabricación de los automotores conforme Norma ISO 3779; “K” año 2019.

**(12):** Atento a la tabla asignada por DNRPA, el Tipo de Automotor al que le fue asignado el código RPA. En este caso **“Sedan 4 puertas”**.

**(00001):** Serie correlativa de asignación de código RPA.

## **NOTA:**

Así como la nueva estructura dejaría de poseer las siglas RPA, se debería cambiar el nombre por: “REASIGNACIÓN del NUMERO de IDENTIDAD del VEHÍCULO” (NIV).

Disponer la identificación VIS (Últimos 8 dígitos), de la reasignación NIV, conforme lo dispuesto en el artículo 33 inciso “e” acápite 3 del Anexo 1 del decreto 779/95 reglamentario de la ley 24.449. Con esta identidad grabada en los cristales y compartimentos del automotor que exige la norma, se estaría suplantando el grabado de fábrica. **Que, ante la nueva reasignación del código NIV, pierde valor jurídico en tanto se da de baja.**

Disponer la ubicación exacta de estampe de la reasignación del código NIV, en los chasis escalera “parte media externa del alma del larguero derecho”, como se encuentra actualmente, es una buena ubicación; pero los chasis autoportante o monocascos no poseen largueros, por tanto la parte más aconsejable por la dureza y el grosor de la chapa; “Torre de suspensión del lado derecho”.

En el marco del proceso de calidad y modernización al cual se encuentra abocado la DNRPA, gestionar un sistema informático donde los registros seccionales puedan cargar los datos que exige la reasignación del código NIV, con el fin de evitar que estos se REPITAN. Y para las planta y/o talleres habilitados, a fin de que estos informen la materialización del código NIV estampado.

Las ubicaciones dentro de las 17 de la reasignación del código NIV; 1ra. y 2da., de la 4ta. A la 7ma. y de la 13º a la 17º, SON UNA CONSTANTE, en cuanto 8A no se modifica, VM02 código de planta o taller de grabado una vez asignado, tampoco sufriría modificaciones; y en tanto la serie sería una constante progresiva creciente. Entonces la posición 3ra. el código de la planta ensambladora de la marca del automotor, 8vo. dentro de los 10 artículos estipulados cual motiva la reasignación del código NIV, 10mo. el año en que se otorga la reasignación del código NIV, 11º y 12º conforme a la tabla de tipo de automotor, y por ultimo una vez reasignado los 16 dígitos anteriormente enunciados, mediante App determinar el 9no.; serían los datos a informar para la conformación de los 17 dígitos de reasignación del código NIV.

La reasignación del código NIV brindará la información adecuada al momento de presentarse el usuario con su vehículo en la Planta Verificadora. Disminuyendo el margen de error al que pueda incurrirse por la falta de parámetros de seguridad que consta hoy como está la asignación del código RPA.

Este proyecto debe someterse al estudio de las comisiones Técnicas – Jurídicas de los organismos que normativamente tengan incumbencia sobre la vida jurídica del automotor.

## **CONCLUSIÓN**

El delito automotor es una endemia social globalizada, que en Argentina no se lo ha tomado con la seriedad que se merece, quizás porque en su mayoría no es un delito violento, si lo vemos con la simplicidad de hurtar un auto.

LA RAIZ DE LO COMPLEJO...

Si ahondamos un poco más del horizonte se entiende que el automotor de procedencia ilícita se ha convertido en el participe principal de hechos delictivos aberrantes, como el tráfico de estupefacientes, íntimamente ligado a éste; la trata de personas, las salideras bancarias, asalto a camiones de caudales, tráfico de armas, Packaging – Scrap, autopartes ilícitas, y un prolongado etc. Con millones de millones pesos que circulan en la clandestinidad evadiendo impuestos que lesionan de gravedad nuestra economía, en términos de sociedad me refiero.

## EL LENTO DESPERTAR DE UN PROLONGADO LETARGO...

No es poner un satélite en órbita, que de hecho ya lo hicimos; la formación de los actores que actúan directamente en la prevención y represión del delito automotor, pero si es complejo. Si los actores que tienen injerencia directa e indirecta en el sistema registral y de identificación automotor, y si promocionamos la prevención del delito automotor, menos campo de acción dejaríamos a las organizaciones delictivas. Pero para eso necesitamos que aquellos que bien entienden la pericia automotriz desde un aspecto criminalístico y criminológico, nos transmitan ese conocimiento.

El lento despertar hace que se nos pasen las cosas sin percibir las, hasta que toca nuestro entorno; y el prolongado letargo hace que la “Industria de lo ilícito” crezca.

Meditabundo, me niego y me niego a pensar ser parte de un sistema bien aceitado de engranajes, que, si un resorte no encaja, se lo cambia. Pero estoy convencido que a cada chanco le llega su San Martín, en esta vida, y tenemos la obligación de que le llegue lo más pronto posible.

Por eso creo que este proyecto va a contribuir como plataforma, mejorando la seguridad jurídica del automotor en cuanto a la reasignación del código NIV en los automotores que por causas lícitas hayan perdido su identidad de fábrica.

Ciudad de Villa Mercedes provincia de San Luis, 07 de enero de 2019.-

Fabricio Javier Abasto Secretario de Planificación de CIDePA