

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DEL PERÚ**  
**Escuela de Posgrado**



Gestión y Virtualización del Proceso de Certificación para enfrentar la Reducida Calidad del Proceso de Evaluación de las Competencias de Conducción de Vehículos Policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 - 2024

Trabajo de investigación para obtener el grado académico de Maestro en Gobierno y Políticas Públicas que presentan:

***Enrique Manuel Ramirez Zambrano***

***Javier Elmer Camones Calvo***

Asesor:

***Leonidas Lucas Ramos Morales***

Lima, 2025

### Informe de similitud

Yo, Leonidas Lucas Ramos Morales, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor del Trabajo de Investigación titulado “Gestión y virtualización del proceso de certificación para enfrentar la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 - 2024”, de los autores Enrique Manuel Ramirez Zambrano y Javier Elmer Camones Calvo; dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 17%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 21/07/2025.
- He revisado con detalle dicho reporte y el Trabajo de Investigación, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 04 de agosto de 2025

Apellidos y nombres del asesor: Ramos Morales, Leonidas Lucas	
DNI: 44385069	Firma:
ORCID: 0000-0001-9285-2953	

## Resumen

La presente investigación aborda las deficiencias de la conducción policial como parte de la capacidad y la formación policial en el Perú. Por ello, se ha planteado como problema público la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales. Como efecto, se han presentado significativas cantidades de accidentes de tránsito del personal policial, ascendiendo a 4003 entre enero del 2022 y mayo del 2024.

En tal sentido, se encontraron tres causas del problema. La primera es el deficiente diseño del proceso de evaluación, tanto a nivel administrativo como educativo. La segunda causa es la ineficiente gestión administrativa en la implementación del proceso, abarcando la gestión de recursos humanos, logísticos y de infraestructura. Por último, la tercera causa corresponde a la inadecuada normatividad sobre el proceso, resaltando la superposición de roles y la falta de claridad y precisión normativa.

Con la finalidad de afrontar el problema identificado, se han considerado dos causas como las más relevantes para plantear el siguiente desafío de innovación: ¿Cómo podemos mejorar el deficiente diseño y la ineficiente gestión administrativa del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales para solucionar la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la PNP, a nivel nacional, en el periodo 2022 - 2024?

De este modo, la propuesta innovadora para responder al desafío es la Gestión, aplicación y evaluación de simuladores virtuales avanzados para el entrenamiento y la certificación de conducción policial: herramientas tecnológicas, simuladores físicos y procesos de evaluación virtuales. Los componentes de esta propuesta son: i) la implementación de procesos de gestión, ii) el protocolo de aplicación formativa y iii) la evaluación a partir de indicadores de desempeño.

**Palabras claves:** *virtualización, certificación, calidad, proceso de evaluación, competencias, conducción, vehículos policiales.*

## Abstract

The present research addresses the shortcomings of police driving as part of police skills and training in Peru. Therefore, the reduced quality of the evaluation process of police driving competencies has been raised as a public problem. As a result, there have been a significant number of traffic accidents involving police personnel, amounting to 4003 between January 2022 and May 2024.

In this regard, three causes of the problem were found. The first is the deficient design of the evaluation process, both at the administrative and educational levels. The second cause is the inefficient administrative management in the implementation of the process, including the management of human resources, logistics and infrastructure. Finally, the third cause corresponds to the inadequate regulation of the process, highlighting the overlapping of roles and the lack of clarity and normative precision.

In order to address the identified problem, two causes have been considered as the most relevant to pose the following innovation challenge: How can we improve the poor design and inefficient administrative management of the police driving evaluation process to solve the reduced quality of the evaluation process of police driving competencies, developed by the PNP, at the national level, in the period 2022 - 2024?

Thus, the innovative proposal to respond to the challenge is the Management, implementation and evaluation of advanced virtual simulators for police driving training and certification: technological tools, physical simulators and virtual evaluation processes. The components of this proposal are: i) the implementation of management processes, ii) the training application protocol and iii) evaluation based on performance indicators.

**Key words:** *virtualization, certification, quality, evaluation process, competencies, driving, police vehicles.*

## ÍNDICE

Carátula	i
Informe de similitud	ii
Resumen	iii
Abstract	iv
ÍNDICE	v
ÍNDICE DE TABLAS	vii
ÍNDICE DE FIGURAS	viii
Introducción	1
<b>CAPÍTULO I DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA</b>	<b>5</b>
1.1. Redacción formal del problema público	5
1.2. Marco conceptual del problema	9
1.2.1. Calidad en la intervención pública	9
1.2.2. Proceso de evaluación	13
1.2.3. Evaluación de competencias	13
1.2.4. Competencias laborales	13
1.2.5. Conducción	14
1.2.6. Vehículos policiales	14
1.2.7. Función policial	15
1.2.8. Accidente de tránsito	15
1.2.9. Seguridad vial	15
1.2.10. Formación policial	16
1.3. Arquitectura del problema	16
1.3.1. Descripción actual del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales mayores y menores que se llevan a cabo dentro de la institución policial a nivel nacional	17
1.3.2. Identificación y descripción de los actores del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales	19
1.3.3. Descripción de la magnitud del problema actual relacionado a la reducida calidad en la evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales, desarrolladas dentro de la institución policial a nivel nacional.	23
1.4. Marco institucional y normativo relacionado con el problema	34
1.4.1. Marco normativo	34
1.4.2. Marco institucional	36
<b>CAPÍTULO II CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO</b>	<b>39</b>
2.1. Marco teórico sobre las causas del problema público	39
2.1.1. Deficiente diseño del proceso de evaluación de conducción policial	39

2.1.2. Insuficiente recursos e infraestructura para el desarrollo de competencias en el manejo	40
2.1.3. Inadecuada normatividad	41
2.1.4. Limitado planeamiento educativo y curricular	42
2.1.5. Ineficiente gestión administrativa	43
2.2. Análisis causal del problema	44
2.2.1. Deficiente diseño del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales	44
2.2.2. Ineficiencia en la gestión administrativa y la implementación del proceso de evaluación de conducción	46
2.2.3. La inadecuada normatividad que rige el proceso de evaluación de conducción	48
CAPÍTULO III DISEÑO DEL PROTOTIPO	51
3.1. Desafío de innovación	51
3.2. Experiencias previas para hacer frente al desafío de innovación	54
3.2.1. Caso de Argentina	55
3.2.2. Caso de México	56
3.2.3. Caso de España	57
3.3. Proceso de conceptualización y prototipado	58
3.3.1. Proceso de conceptualización	58
3.3.2. Proceso de prototipado	75
3.4. Concepto y prototipo final de innovación	82
3.4.1. Concepto final de innovación	82
3.4.2. Prototipo de alta resolución	93
Capítulo IV Análisis de deseabilidad, factibilidad y viabilidad	100
4.1. Análisis de deseabilidad	100
4.2. Análisis de factibilidad	101
4.3. Análisis de viabilidad	103
Conclusiones	107
Recomendaciones	110
Referencias bibliográficas	111
Anexos	118

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	<i>Participación del personal policial en accidentes de tránsito en vehículos policiales a nivel nacional</i>	8
Tabla 2	<i>Personal PNP con indicación de la situación actual</i>	9
Tabla 3	<i>Definición de las condiciones de calidad en el servicio público</i>	10
Tabla 4	<i>Licencias policiales expedidas por la OLCP por tipo de vehículo</i>	24
Tabla 5	<i>Licencias policiales expedidas por la OLCP por ubicación geográfica</i>	24
Tabla 6	<i>Relación de instructores y circuitos de las diferentes Regiones Policiales</i>	29
Tabla 7	<i>Personal policial a nivel nacional que poseen o no y tipo de licencias de conducir</i>	31
Tabla 8	<i>Resumen de las condiciones de calidad</i>	32
Tabla 9	<i>Marco normativo</i>	34
Tabla 10	<i>Políticas públicas generales frente al problema identificado</i>	36
Tabla 11	<i>Políticas públicas específicas frente al problema identificado</i>	37
Tabla 12	<i>Índice de jerarquización de causas</i>	51
Tabla 13	<i>Jerarquización de causas</i>	53
Tabla 14	<i>Elementos de análisis de la experiencia</i>	55
Tabla 15	<i>Elementos de análisis de la experiencia</i>	56
Tabla 16	<i>Elementos de análisis de la experiencia</i>	57
Tabla 17	<i>Generación de ideas</i>	59
Tabla 18	<i>Priorización de ideas</i>	65
Tabla 19	<i>Priorización de ideas</i>	69
Tabla 20	<i>Descripción del bosquejo del concepto</i>	70
Tabla 21	<i>Competencias para rediseño del entrenamiento y evaluación de conducción policial</i>	74
Tabla 22	<i>Prototipo a nivel conceptual</i>	75
Tabla 23	<i>Prototipo a nivel sensorial</i>	76
Tabla 24	<i>Componentes del prototipo</i>	77
Tabla 25	<i>Prototipo a nivel funcional</i>	78
Tabla 26	<i>Desarrollo de hipótesis</i>	79
Tabla 27	<i>Cuestionario de preguntas para el testeo</i>	81
Tabla 28	<i>Descripción del concepto</i>	89
Tabla 29	<i>Atributos del simulador</i>	98
Tabla 30	<i>Matriz de análisis de deseabilidad</i>	101
Tabla 31	<i>Costos de la implementación del prototipo de innovación</i>	104
Tabla 32	<i>Fuentes de financiamiento</i>	105

**ÍNDICE DE FIGURAS**

Figura 1	<i>Procesos de evaluación de competencias de conducción de vehículos policiales</i>	19
Figura 2	<i>Actores del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales</i>	23
Figura 3	<i>Diagrama de Ishikawa</i>	50
Figura 4	<i>Escenarios según Dall-E - Chat GTP (Escenarios simulados en red vial en el Perú – Escalabilidad y Adaptabilidad)</i>	85
Figura 5	<i>Esquema del concepto final con sus componentes</i>	92
Figura 6	<i>Ingreso al simulador de conducción policial</i>	97



## Introducción

La conducción vehicular es una de las principales competencias o habilidades que requieren los cuerpos policiales alrededor del mundo, incluyendo al Perú. En nuestro país, todas las unidades policiales necesitan, en mayor o menor medida, de personal capacitado en conducción vehicular, contando con vehículos policiales de distintos tipos que requieren de personal con capacidades óptimas para su uso. Asimismo, la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP han sido las responsables de la evaluación y licenciamiento en conducción policial en los últimos años.

El entrenamiento en conducción debe incluir una evaluación detallada que permita verificar las competencias de manejo adquiridas por los conductores de vehículos policiales. Por ende, dicho proceso está estrechamente vinculado con los estándares de calidad, cuyos criterios de evaluación deben alinearse con el cumplimiento de los objetivos institucionales. En el contexto nacional, las competencias vinculadas a la conducción policial no se desarrollan durante el pregrado de la formación policial, sino que forma parte de un curso que, a su vez, forma parte de un proceso aislado de licenciamiento en conducción policial.

En tal sentido, el problema a enfrentar en la presente investigación consiste en la reducida calidad del proceso de evaluación de conducción policial, enfocándose en patrulleros y motocicletas, pues concentran la mayor cantidad de vehículos en la institución y son los que se encuentran vinculados a los accidentes de tránsito. Los efectos de este problema son tanto el limitado personal con licencia como las deficientes competencias de aquellos que la tienen, contribuyendo a la inseguridad vial. De este modo, la institución policial enfrenta retos en materia de gestión, recursos e incluso normativa.

Para construir la arquitectura del problema se consideraron tres dimensiones. La primera de ellas es el proceso de evaluación de las competencias en conducción de vehículos policiales. Este proceso incluye, en primer lugar, el establecimiento de reglas e información pertinente sobre el proceso, también la fase de entrenamiento llevada a cabo en un curso

corto, la fase de prueba donde se corrobora que el efectivo policial cuenta con los conocimientos y habilidades, y, por último, la calificación y entrega del resultado evaluador.

La segunda dimensión, por su parte, corresponde a los actores que forman parte del proceso de evaluación, quienes son la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, así como la Oficina de Emisión de Licencias, y las escuelas de conductores policiales de vehículos mayores como de motociclismo policial. Por otro lado, la tercera dimensión es la magnitud del problema de la reducida calidad de la evaluación, caracterizada por inadecuados criterios de evaluación, baja accesibilidad y limitada continuidad para el personal policial.

La metodología empleada para desarrollar la arquitectura incluyó el planteamiento de preguntas, objetivos e hipótesis por cada dimensión, así como también la consulta en fuentes de datos y la aplicación de herramientas metodológicas. Por un lado, se consultaron bases de datos de información policial, a las cuales se aplicó un enfoque cuantitativo con estadística descriptiva. En cuanto a herramientas cualitativas, se aplicó la revisión documental a informes de la PNP y se realizaron entrevistas al personal policial de cargos y roles determinados.

Luego de dimensionar rigurosamente el problema público, se identificaron las causas que estarían dando lugar a su existencia. La primera causa es el deficiente diseño del proceso de evaluación, el cual presenta dos aspectos, uno de tipo administrativo y otro formativo. Administrativamente, el proceso de evaluación es ineficaz a nivel estratégico y administrativo, con una tasa de licenciamiento de policías muy baja. Desde el lado formativo, el planeamiento educativo y curricular es inadecuado desde un enfoque de evaluación de competencias.

La segunda causa está relacionada a una ineficiencia en la gestión administrativa de la ejecución del proceso de evaluación, lo cual significa que se presenta una marcada insuficiencia en los recursos disponibles, tanto humanos como logísticos y de infraestructura. Por último, se tiene a la causa de la inadecuada normatividad que rige el proceso de evaluación, que se traduce esencialmente a la falta de claridad en aspectos como los procedimientos para acceder, y la responsabilidad partida entre direcciones y escuelas.

Luego, tras realizar la jerarquización de causas, se consideraron a la primera y segunda causa como prioritizadas para configurar el desafío de innovación: ¿Cómo podemos mejorar el deficiente diseño y la ineficiente gestión administrativa del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales para solucionar la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 - 2024?

Una vez tomados en cuenta los aspectos a resolver sobre el diseño, que incluye el nivel estratégico y operativo tanto para la gestión administrativa como formativa, y sobre la ejecución, concerniente a gestión administrativa de recursos para la evaluación, el concepto final de innovación se constituye de la siguiente manera: Gestión, aplicación y evaluación de simuladores virtuales avanzados para el entrenamiento y la certificación de conducción policial: herramientas tecnológicas, simuladores físicos y procesos de evaluación virtuales.

El prototipo de innovación que es, a su vez, el prototipo de alta resolución, está compuesto por tres macro componentes, cada uno con su respectivo protocolo de gestión, los cuales incluyen el detalle de recursos, fases, procedimientos, herramientas e incluso metodologías para llevar a cabo, en conjunto, la construcción de un entorno tecnológico y virtual para la evaluación de conducción vehicular policial. El prototipo, además, comprende los simuladores virtuales físicos de conducción y un software de gestión de la conducción policial.

El primer macro componente corresponde a la gestión de la implementación, diseñando el protocolo de procesos de gestión para la implementación de los simuladores de conducción y el entorno virtual de la conducción policial. Aquí se puntualiza el cambio de la rectoría del proceso, cambios en la malla curricular de las escuelas y de los cursos de reentrenamiento, la obtención de los simuladores virtuales físicos, las competencias de conducción, y procedimientos de virtualización, validación de licenciamiento y capacitación de personal.

El segundo macro componente se refiere a la gestión formativa de los simuladores, diseñando el protocolo de aplicación formativa de los simuladores de conducción. En este protocolo se detallan, con el apoyo de los manuales y guías de uso técnico de los simuladores adquiridos, las cuatro funcionalidades del uso de los mismos: el puesto de simulación para el efectivo conductor, el puesto de instructor, el puesto de observador y telematics (plataforma educativa que incluyen los simuladores para realizar gestión académica).

El tercer y último macro componente aborda la evaluación del desempeño formativo del entorno virtual, desarrollando el software del sistema de información para la gestión de datos de conducción vehicular policial y diseñando su protocolo de gestión. El software se visualiza en un tablero de control o *dashboard* que muestra los resultados de análisis más relevantes de la base de datos de efectivos evaluados. Por su parte, el protocolo describe la estructura de objetivos, metas e indicadores de desempeño de la evaluación de conducción.

El presente estudio se divide en cuatro capítulos. En el primero de ellos se identifica el problema a abordar, detallando los conceptos más importantes alrededor del mismo, así como las dimensiones que configuran su arquitectura, y el marco normativo e institucional vinculado. En el segundo capítulo se describen y analizan las causas del problema identificado. Más adelante, en el tercer capítulo, se produce la ideación y construcción del concepto de innovación y el prototipo que lo representa. Finalmente, el capítulo cuatro cierra la investigación con el análisis de deseabilidad, factibilidad y viabilidad de la innovación.

## CAPÍTULO I

### DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

#### 1.1. Redacción formal del problema público

Reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 - 2024

Es importante resaltar que toda persona, pero sobre todo una autoridad como es la Policía Nacional del Perú, que obtenga una licencia de conducción de vehículos debe conocer el sistema normativo que regula las acciones de todo conductor. Sin embargo, al parecer, la evaluación que se realiza en nuestro medio no cumple con lo establecido. Según Prieto (2019), en el Perú aproximadamente el 70% de accidentes de tránsito son causas de errores humanos, evidenciando de esta manera que existe un porcentaje importante de desconocimiento o mala evaluación en el sistema para obtener las licencias y otras estarían relacionadas con las condiciones de trabajo de los conductores (Jerez, et al., 2020). Esto ocurre a pesar de que, tal como Quispe (2021) afirma, esta acción de evaluación está supervisada por el director de circulación quien cuenta con la autorización, además, de capacidades comprobadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Esta problemática lleva a reflexionar sobre los posibles factores que estarían relacionados a la evaluación para reducir los índices de accidentes y también los índices de infracciones. Prieto (2019), recomienda que para minimizar esta problemática es de vital importancia contar con un centro de evaluación, para ser más precisos y/o rigurosos con dichas evaluaciones. Al mismo tiempo, se cree que existe mala formación de los instructores de vehículos y motorizados dentro de la Policía, con lo cual no se puede garantizar una buena formación de los docentes que trabajan con aquellos que requieren una licencia para ser instructor y conductor de vehículos.

En el sistema de obtención de licencias, la normatividad hace referencia a las normas (artículos 13° y 14° del DS. N°.007-2016-MTC), que pone los lineamientos para la obtención

de licencias de acuerdo a las categorías y requisitos determinados (Quispe, 2021). También está la ley N° 29365 que en la actualidad regula el proceso sistemático de seguimiento del estado de licencias con base en puntos: plantea la regulación de infracciones dando puntaje por cada una que sea cometida, siendo que el máximo de puntos que se pueden acumular para mantener la licencia en activo es de 100 puntos, después de los cuales la licencia se declara inhábil (p.5).

Sin embargo, a pesar de la existencia de normas claras que regulan la obtención y el funcionamiento de tránsito, existe una problemática de transgresión de todo tipo de normas (Prieto, 2019), lo que genera aproximadamente el 70% de accidentes de tránsito en nuestro medio, por lo que es importante investigar si las escuelas de conductores están cumpliendo su rol de evaluador y formador o solo es un ente de emisión de certificados. Según la normativa, las escuelas, deben formar a los conductores en situaciones reales tanto en conocimiento sobre aspectos normativos como, de tráficos vehiculares y prueba de situación en la ciudad, con lo que se puede evidenciar la preparación del conductor.

De esta manera, si se revisa el plan curricular de las escuelas de conductores, que, según el portal del Ministerio de Transportes y comunicaciones, son centros facultados para la formación profesional en el que se deben obtener los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos para una circulación segura, estas no presentan el plan curricular para la profesionalización de los conductores lo que repercute en la mala formación y obtención de las licencias de conducir.

Esta mala formación o falta de profesionalización trae como consecuencias las innumerables faltas de tránsito en cuanto al conocimiento de: normas y señales de tránsito, falta de una cultura y educación vial, entre otras más graves como: accidentes de tránsito e invasiones a las vías, pérdida de conciencia vial (Del Río, 2023). Según del Río (2023), en el año 2022, aumentaron las condenas por delitos viales a diferencia de años anteriores, entre ellas el 8% es debido a la conducción bajo los efectos de alcohol y sustancias y, en un 12% la conducción sin la licencia debida. En el caso del tipo de vehículo, el motorizado presenta

más alto riesgo de perder la vida en las carreteras. En concordancia con esos datos, la policía motorizada corre más riesgo de sufrir un accidente de tránsito, por diversas razones, dentro de ellas, la mala conducta y actitud de los conductores y otros factores, como la mala infraestructura y señalizaciones.

Esta problemática lleva a la necesidad de profundizar en discusiones sobre la profesionalización de los conductores y plasmarlo en una planificación curricular y una mejor evaluación del sistema de obtención de licencias. Es decir, se requiere una mirada más pedagógica-didáctica y compleja sobre la formación de conductores para una sociedad cada vez más compleja y en constante construcción. Los planes curriculares en la formación de conductores policiales conllevan a que las competencias de conducción de vehículos policiales, no sean desarrolladas y evaluadas de manera pertinente, en vista que el contenido de los planes curriculares, en cuestión de la temporalidad evaluativa, tan solo considera su ejecución a grupos de veinte (20) efectivos PNP, en un solo día, dictándose diariamente seis (06) horas lectivas diarias de instrucción a cada grupo, que comprenden lo siguiente:

b) Cada hora académica tendrá una duración de 45 minutos y su distribución en el día será de la siguiente manera:

#### Mañanas

08.00 - 08.45	Clases
08.45 - 09.30	Clases
09.30 - 09.45	Fajina
09.45 - 10.30	Clases
10.30 - 11.15	Clases
11.15 - 11.30	Fajina
11.30 - 12.15	Clases

12:15 - 13:00 Clases

Fin

Dentro de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, pareciera que hay un deficiente manejo del recurso humano en cuanto a la calidad de profesionales instructores, así como de instruidos, para la evaluación y el manejo de vehículos mayores y motocicletas de la Policía Nacional del Perú. El aprendizaje de conducción debe llevar un proceso de evaluación en el que se observan las competencias de manejo que hayan desarrollado los conductores de vehículos policiales. En consecuencia, se encuentra íntimamente relacionado a las condiciones de calidad, cuyos criterios de evaluación para este proceso, deben de estar orientados al logro de los objetivos de una organización.

A continuación, en la Tabla 1 se muestra la participación que ha tenido el personal policial en accidentes de tránsito, como un efecto inmediato del problema público. Asimismo, en la Tabla 2 se presenta el volumen de personal en actividad, lo cual sirve como base para establecer los objetivos de licenciamiento que no se están cumpliendo en la actualidad.

**Tabla 1**

*Participación del personal policial en accidentes de tránsito en vehículos policiales a nivel nacional*

<b>AÑO</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024 (MAYO)</b>
<b>ACC. TRÁNSITO CON VEHICULOS POLICIALES</b>	986	846	392
<b>ACC. TRÁNSITO CON VEHICULOS PARTICULARES</b>	772	718	289
<b>TOTAL</b>	<b>1758</b>	<b>1564</b>	<b>681</b>

*Nota.* Adaptado de información interna de la Oficina de Estadística del Estado Mayor General PNP.

**Tabla 2***Personal PNP con indicación de la situación actual*

<b>Categoría</b>	<b>Actividad</b>	<b>Disponibilidad</b>	<b>Retiro</b>	<b>Fallecido</b>	<b>TOTAL</b>
Suboficiales de Armas	120,314	1,129	89,793	3,280	214,516
Suboficiales de Servicios	2,252	22	12,789	262	15,325
<b>TOTAL</b>	<b>122,566</b>	<b>1,151</b>	<b>102,582</b>	<b>3,542</b>	<b>229,841</b>

*Nota.* Adaptado de información interna de la Oficina de Estadística del Estado Mayor General PNP.

## **1.2. Marco conceptual del problema**

### **1.2.1. Calidad en la intervención pública**

La calidad es un indicador que hace referencia al cumplimiento óptimo de estándares establecidos en cualquier área de recursos humanos, estos estándares que tienen que ver con planes o reformas, se materializan en términos de eficiencia y eficacia (Arjona-Granados et al., 2022; Bonnefoy y Armijo, 2005). En la gestión pública, según Castillo (2023), este concepto, posee dos dimensiones: la primera tiene que ver con la eficiencia en la gestión de recursos y la capacidad para ejecutar políticas públicas, es decir, cómo los directivos son capaces de hacer uso de los recursos para el bienestar de los demás; el segundo, es proveer servicios públicos, que den respuesta a las necesidades de la población y las metas.

En la misma línea, la Calidad de las intervenciones públicas, de acuerdo con las Norma Técnica Para La Gestión De La Calidad De Servicios En El Sector Público (2022) la calidad se conceptualiza como un indicador para la acción de una organización pública, representada en un bien, un programa o una medida, que contempla su impacto en la resolución de uno o más problemas públicos, cubriendo los requerimientos y deseos de la ciudadanía. (p.4) Esto lleva a pensar que la calidad está direccionado a una buena gestión, con lo cual involucra tanto a los recursos materiales como humanos, quienes deben estar

involucrados en la mejora constante y la proposición de estrategias para funcionar mejor en la cotidianidad. Sin embargo, dentro de la implementación de la política de modernización para una la gestión pública de calidad se ha encontrado problemas entre el 25 a 30% de casos (García y Sánchez, 2023).

**Tabla 3**

*Definición de las condiciones de calidad en el servicio público*

Condiciones de calidad	Definición genérica	Autores	Normativa
<b>Criterios de evaluación ¿Qué evalúan? (riesgo)</b>	La evaluación es un factor trascendental en la calidad de servicio, debido a que tiene un rol preponderante en el desempeño y evalúa tanto factores objetivos y subjetivos. Lo objetivo es que recibe una atención, y lo subjetivo sería la forma en la que percibe el cliente o usuario de ese servicio, bien o mal, en el que justamente recae un riesgo sobre el servicio recibido.	Cevallos et al., 2019	DS N° 007-2016-MTC, que aprueba el Reglamento del Sistema de Licencias de Conducir y DS N° 034-2019-MTC, que modifica el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y establece otras disposiciones RM N° 575-2017-IN del 15JUN17 que aprueba el Reglamento para la Emisión de Licencias de Conducir (inc. b y c). Plan General Académico 2024-DIREDDOC. Manual de Régimen de Educación de la Escuela de Educación Continua de la PNP (RD. N° 379-2010-

		DIRGEN/DIREDDUD, 21ABR2010) y su modificatoria.
		DIREDDOC/ESCFOCON Planes Curriculares de Actualización, Reentrenamiento y Evaluación de Técnicas de Manejo Vehicular en vehículos mayores y menores para la obtención de la licencia policial.
<b>Prontitud (oportunidad)</b>	Esta dimensión está asociado a la responsabilidad, es la predisposición que tiene la persona para ayudar al cliente a resolver sus dudas o atender a los servicios con prontitud.	Bustamante et al., 2019. Hernández et al., 2017
<b>Accesibilidad Subsumir (cobertura)</b>	La accesibilidad, desde un punto de vista clásico, hace referencia a las formas de obtención e ingreso del cliente a todos los servicios como parte de la calidad de vida de los habitantes de una sociedad (Ruelas-Barajas,	Ruelas-Barajas (2011). Bañuelos-Hernández et al., 2022 RD. N° 07, 12 y 18-2017-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-SEC del 20JUN17, 09OCT17 y 31OCT17. (Acreditación de instructores/evaluadores manejo vehículos mayores). RD N° 04-2017-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-SEC del 31MAY17

	<p>2011). Todos los ciudadanos tienen derecho a disfrutar de los servicios que brinda la ciudad. Sin embargo, el concepto no solo queda en ello, sino que involucra todas las medidas preventivas, que minimicen el riesgo de disfrutar de los servicios.</p>	<p>(Acreditación de instructores/evaluadores de vehículos menores).</p> <p>RD N° 3634-2013-MTC/15 del 18SET2013 y su modificatorios RD. N° 430-2014-MTC/15 (diseño de circuitos de manejo).</p> <p>RD N° -2022-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-SEC del 03MAY22.</p> <p>Informe N° -2022-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-ESCMOPOL</p> <p>Informe N° -2022-DIREDDOC-PNP/ESCFOCON-UNIAACCON</p>
<p><b>Continuidad</b></p>	<p>La dimensión continuidad se refiere a una estrategia de mantenimiento de la calidad, en el que se beneficia al cliente con una atención eficiente y se toman en cuenta otros elementos como las condiciones y recursos, que son parte de la calidad de servicio.</p>	<p>Dávila et al., 2012</p>

### **1.2.2. Proceso de evaluación**

El proceso de evaluación requiere la comprensión, el análisis y la aplicación de las definiciones, objetivos y funciones de la evaluación educativa, así como de las metodologías de investigación fundamentales mencionadas previamente. Para llevar a cabo este proceso de manera efectiva, es esencial realizar un estudio previo y profundo de estos conceptos y metodologías. Implica las etapas de preparación, assessment, evaluación y reflexión. (Saskatchewan, 1991)

### **1.2.3. Evaluación de competencias**

Es un proceso que consiste en el análisis de habilidades y capacidades mediante la comparación de dichas habilidades de uno o más individuos con aquellas que son previamente establecidas en un determinado requerimiento de perfil profesional, el cual es una herramienta guía aplicada para cubrir adecuadamente una vacante laboral. Este proceso se realiza en distintos momentos temporales a lo largo de la relación profesional entre un individuo y una organización, constituyendo una valoración contante de la capacidad de un recurso humano. Además de realizarse en el ingreso de un profesional a la organización, la evaluación también tiene lugar en los ascensos, renovaciones o cambios de áreas. (Gil, 2007)

### **1.2.4. Competencias laborales**

En los últimos años las competencias son bastante calificadas o evaluadas en distintos ámbitos de la vida de acuerdo con Perrenound (2004), las competencias son conjunto de habilidades, destrezas, capacidades, aptitudes y por supuesto, un cúmulo de conocimientos, que presenta una persona para cumplir una actividad determinada. Las competencias por lo general son importantes para todos los ámbitos de la vida, por lo que la definición es igual. Por ejemplo, Barraza y Cortez, (2023), hace una definición de competencias laborales, que no difiere de una genérica, señala que, son conjuntos de conocimientos, desempeños, actitudes, hábitos y valores, que son características de una persona para desenvolverse de manera eficiente en un puesto de trabajo o sector productivo.

De esta manera, para saber que las personas son competentes, es necesario evaluarlos o que puedan demostrar en actividades cotidianas o de producción. La evaluación tiene una utilidad importante debido a que actúa como eje central de las políticas de desarrollo en materia de recursos humanos. Estos aspectos generan beneficios para la organización por lo que intervenir en capacitaciones a colaboradores mejora el capital humano (Cetina et al., 2023).

### **1.2.5. Conducción**

El sector transporte es un área en donde la profesionalización es aún deficiente, por lo tanto, es importante que se tomen acciones para revertir esta problemática. La conducción eficiente se refiere al uso de una serie de técnicas por parte del conductor que origina un estilo que minimiza importantes aspectos en materia de accidentes, reducción de emisiones al medio ambiente, así como a la seguridad (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2005). De acuerdo con Herrera y Pueblos (2020), conducir un vehículo no solo implica contar con la incorporación de cuestiones técnicas, sino que, como actividad compleja depende de las actitudes de los conductores, en el que se incorpora conocimientos, estrategias y actitudes de cuidado hacia los demás, debido a que una vía de tránsito es un lugar público, de convivencia con otros conductores y debe ser seguro para todos.

### **1.2.6. Vehículos policiales**

El vehículo policial ha sido descrito durante mucho tiempo como un ícono de la actuación policial: un símbolo de disuasión. Gran parte de la investigación relacionada con la policía se ha basado, al menos implícitamente, en el supuesto de que la presencia de la policía disuade el crimen y el comportamiento relacionado. Muchas estrategias de actuación policial proactiva, como la vigilancia de puntos calientes, también han florecido a partir de este supuesto, posiblemente polémico: si aumenta el volumen de la presencia policial, el crimen disminuirá. (Simpson, 2019)

Los vehículos policiales en la PNP son principalmente de tres tipos, por el volumen actual de la flota y la gama de funciones que cumplen: autos, camionetas y motocicletas.

Asimismo, existen otros tipos de vehículos, con un volumen de flota más limitado y destinados a funciones más específicas en determinadas dependencias policiales: moto acuática, motor F/B, camión, cuatrimoto, porta tropas, deslizador, minibús, ómnibus, trimoto, tanqueta, grúa, bote, bote/MFB, entre otros. (Mininter, 2024)

### **1.2.7. Función policial**

La función policial, según Bernal (2019) es un término amplio que incluye a una serie de variables que están ligados a características sociopolíticas y culturales de cada sociedad; desde políticas públicas, factores culturales y económicas, así como orden y seguridad. Sin embargo, desde nuestra perspectiva, la función policial se define como una función estatal de carácter obligatorio, cuyo objetivo reside en lograr el bienestar ciudadano en términos de seguridad, así como garantizar el orden público (p. 261).

### **1.2.8. Accidente de tránsito**

Un accidente de tránsito (AT) se define como una colisión que involucra al menos un vehículo en movimiento en una vía pública o privada, y que resulta en al menos una persona herida o fallecida. Estos incidentes son reconocidos como un creciente problema de salud pública y como impactos microeconómicos que afectan de manera directa el presupuesto familiar, alterando la situación económica de las familias afectadas y, en muchos casos, modificando su condición de pobreza. (Choquehuanca et al., 2010)

### **1.2.9. Seguridad vial**

La seguridad vial debe entenderse como un sistema social integral, caracterizado por la interacción de diversos actores en distintos procesos y actividades dentro de entornos físicos, utilizando medios de transporte motorizados o no motorizados. Para que este sistema funcione eficazmente, es crucial que opere sin conflictos ni contradicciones, ya que su objetivo principal es preservar la vida de las personas y asegurar el mantenimiento adecuado de la infraestructura. (Pico et al., 2011)

### **1.2.10. Formación policial**

La formación policial comprende los entornos de enseñanza y aprendizaje que tienen como objetivo el desarrollo y la optimización de las habilidades operativas de los agentes de policía de manera sistemática, centrándose especialmente (pero no solo) en aquellos que se preparan para situaciones adversas y violentas en el despliegue. Por lo tanto, la formación policial tiene como objetivo optimizar la capacidad para abordar profesionalmente las demandas de estas situaciones. (Koerner, 2021)

### **1.3. Arquitectura del problema**

El problema público “Reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, en el Perú, años 2022 – 2024, está estructurado por las dimensiones, descripción actual del proceso de evaluación de competencias, identificación y descripción de los actores del proceso de evaluación y descripción de la magnitud del problema actual relacionado a la reducida calidad en la evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales, desarrolladas dentro de la institución policial a nivel nacional (condiciones de calidad).

La dimensión descripción actual del proceso de evaluación de competencias, va a explicar cómo es el desarrollo y/o ejecución de los procesos de evaluación de competencias en la conducción de vehículos policiales y su posterior certificación. Luego, la dimensión identificación y descripción de los actores del proceso de evaluación, identificará a los responsables de desarrollar estos procesos de evaluación de competencias de la conducción de vehículos policiales, así como el desenvolvimiento de los participantes. Por último, la dimensión magnitud del problema, permitirá conocer cómo el problema público relacionado a la reducida calidad de evaluación en cuanto a sus condiciones y la accesibilidad a la cobertura de este proceso viene afectando la capacidad operativa de la flota vehicular policial y su relación con la percepción de inseguridad ciudadana dentro del territorio nacional.

### **1.3.1. Descripción actual del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales mayores y menores que se llevan a cabo dentro de la institución policial a nivel nacional**

El proceso de evaluación de las competencias para la conducción de vehículos mayores (automóviles, camionetas, ómnibus, camiones, tráiler y otros) y menores (motocicletas y trimotos), dirigido al personal policial en situación de actividad para el cumplimiento de sus funciones de prevención e investigación al volante de las unidades vehiculares asignadas al parque automotor policial, comprende ciertas etapas y mecanismos durante su desarrollo y ejecución.

Dicho proceso, que conlleva a la certificación de la conducción de vehículos policiales, es de cumplimiento obligatorio, de conformidad a la D/C N° 202300009995-COMASGEN-CO-PNP/CENOPPOL del 13JUN2023, la cual dispone su obtención y uso obligatorio para la conducción de los vehículos policiales.

Para el inicio y desarrollo de este proceso, el personal policial es evaluado en las Escuelas de Motociclismo Policial (ESCMOPOL) con sede en las instalaciones del Complejo Policial de Transito Mayor PNP José Manuel PAJARES CHENG - Escuadrón Motorizado "Fénix" - DIVTRAN, ubicado en la Av. Alfonso Ugarte Cdra. 01 S/N, Cercado de Lima (Coliseo Cerrado del Puente del Ejercito – IPD) y Escuela de Conductores Policiales (ESCONPOL), con sede en las instalaciones de la Escuela Técnico Profesional Policial "Héroe Nacional Cap. PNP Alipio Ponce Vásquez", ubicado en la carretera Panamericana Norte Km. 25.5 distrito de Puente Piedra, así como a nivel nacional, en las regiones policiales en donde solo existan, tanto Instructores Evaluadores como Circuitos de Evaluación debidamente acreditados por la Dirección de Tránsito y Seguridad Vial PNP mediante la Resolución Directoral correspondiente.

Este proceso de evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, en cuanto a los requisitos para su admisión, difieren tanto para vehículos mayores (automóviles, camionetas, ómnibus, camiones, tráiler y otros de naturaleza policial) como

para vehículos menores (motocicletas y trimotos policiales), comprendiendo, modalidades, etapas y fases, a detallarse a continuación.

#### Evaluación para Vehículos Mayores y Menores:

Modalidades: Contar con Licencia de Conducir vigente expedida por las municipalidades provinciales facultadas para su otorgamiento. Poseer Licencia de Conducir Militar (ex Brevete Militar) expedidas por la Escuela de Material de Guerra hasta antes del 15JUN2017. Acreditar su participación y aprobación de Cursos de Capacitación de Conductores Policiales y/o Motociclismo Policial a través del respectivo certificado o registro en el SIGCP (ex Aguila 6).

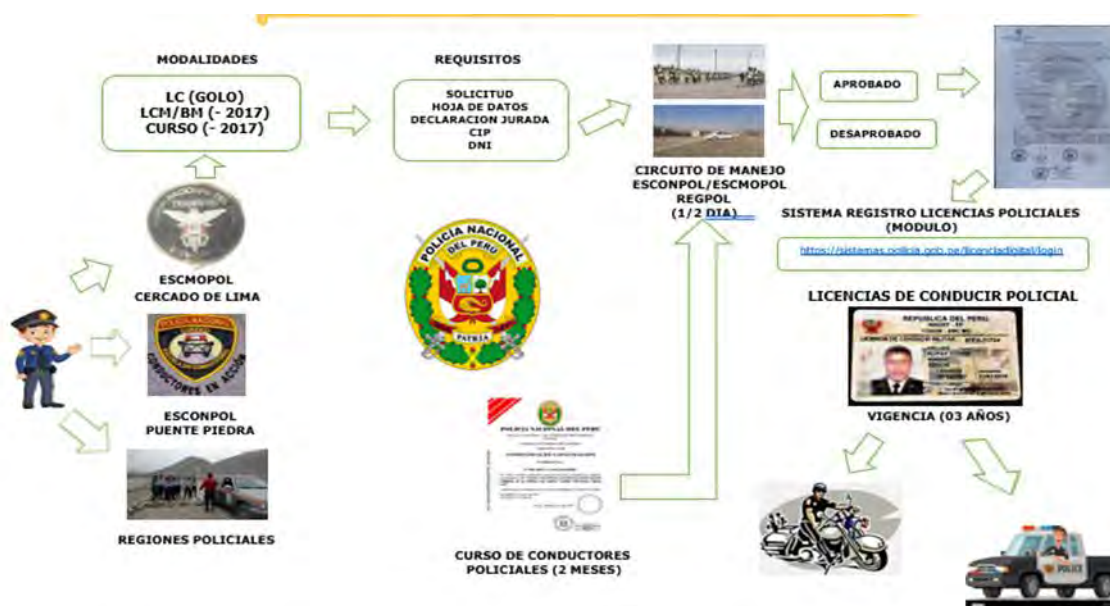
Los principales requisitos a ser presentados son la solicitud para participar de la evaluación de manejo, adjuntando hoja de datos, declaración jurada, copia xerográfica de Carne de Identidad Personal (CIP) y Documento Nacional de Identidad (DNI), copia xerográfica de Licencia de Conducir (GOLO - EMG) en su defecto copia xerográfica de certificado de curso de capacitación o registro en el SIGCP, respectivamente.

Continuando con el proceso, el efectivo policial, participará de la instrucción y evaluación teórica y posterior evaluación practica de los conocimientos, habilidades y destrezas en la fecha determinada, en el horario de 08.00 a 13.00 horas, en el circuito oficial debidamente acreditado en cada escuela o sede de región policial.

Para el caso del personal policial que haya cursado con anterioridad cursos de capacitación de conductores policiales y/o motociclismo policial, esta ira directamente al circuito a pasar su evaluación práctica. Al término del proceso de evaluación teórica y práctica de aprobar esta, se le expedirá el acta de evaluación de conducción, caso contrario de no ser aprobada, se le concederá dos evaluaciones adicionales, de no aprobarlas seguirá un curso de reentrenamiento y al término del mismo, obtendrá su respetiva licencia de conducir policial de la clase y categoría correspondiente al brevete que poseía.

Figura 1

*Procesos de evaluación de competencias de conducción de vehículos policiales*



En último caso, la otra modalidad de expedición del acta de evaluación de conducción de vehículos policiales mayores y menores, será otorgada al término de la participación de los cursos de capacitación y especialización de conductores policiales y/o motociclismo policial con duración de 06 semanas académicas, previa aprobación de la evaluación práctica de conducción en el respectivo circuito oficial acreditado, para aquel personal policial que no posee ningún tipo de licencia de conducir o haya cursado curso con anterioridad.

### **1.3.2. Identificación y descripción de los actores del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales**

El proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales, no solo comprometen la participación y especifican el rol que cumplen los actores que desarrollan y ejecutan estos procesos, sino también involucran como potencial humano al personal policial participante, quienes, sometidos a estos procesos, demuestran el desenvolvimiento de sus conocimientos, destrezas y habilidades, como cumulo de sus capacidades profesionales.

Los instructores/evaluadores, son aquellos actores policiales profesionales y calificados, quienes, encargados de explotar las capacidades del personal policial participante, mediante el desarrollo de los procesos de evaluación y certificación, los ejecutan dentro de las instalaciones de las dos únicas escuelas de instrucción con sede en Lima, y en forma desconcentrada en las sedes de las regiones policiales a nivel nacional.

En la ciudad de Lima, tanto en la Escuela de Motociclismo Policial (ESCMOPOL) y en la Escuela de Conductores Policiales (ESCONPOL), conforme al plan anual de educación continua, ejecutan cursos de capacitación, especialización y reentrenamiento en conducción de vehículos policiales mayores y menores respectivamente, así como desarrollan procesos de evaluación, orientados a optimizar dichas capacidades para su posterior certificación, mediante la expedición de las respectivas licencias de conducir policial, por parte de la OELCP, que certifiquen la idoneidad de su capacidad de conducción. Este proceso, también es desarrollado en las sedes de región en donde solo existan, tanto Instructores Evaluadores como Circuitos de Evaluación debidamente acreditados por la Dirección de Tránsito y Seguridad Vial PNP mediante la Resolución Directoral correspondiente.

El personal policial encargado del proceso de certificación de la evaluación de conducción de vehículos mayores y menores, está a cargo de Oficina de Emisión de Licencias de Conducir Policial (OELCP), dependiente de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial PNP, con sede en la ciudad de Lima, cumple funciones de verificación, evaluación, validación y registro de los requisitos por parte del personal policial evaluado favorablemente, que peticona su licencia de conducir policial virtual, a través del Módulo Informático de Licencias Policiales, mediante la página web - link: <https://licenciadigital.policia.gob.pe/login.aspx>, posterior a ello, ante la conformidad favorable de dicho trámite, expedirá la respectiva licencia de conducir policial en forma virtual.

Otro de los actores importantes dentro de los procesos de evaluación y certificación de las competencias de conducción de vehículos policiales para el cumplimiento de la función policial, son los participantes, constituido por el personal policial en situación de actividad,

conductores y potenciales conductores de los vehículos policiales pertenecientes al parque automotor de la PNP, quienes, asignados a las diferentes unidades orgánicas a nivel nacional, concurren a las sedes de evaluación y circuitos de manejo acreditados en Lima y a nivel nacional, a someterse a pruebas teóricas y prácticas, para certificar la idoneidad de sus competencias, siempre y cuando cumplan con todos los requisitos exigidos por la normatividad vigente.

En la actualidad, la Policía Nacional del Perú, cuenta entre sus filas a nivel nacional, la cantidad de 122,566 Sub Oficiales de armas y de servicios en situación de actividad según información de la Dirección de Recursos Humanos PNP, teniendo a la fecha de elaboración de la presente investigación, la información por parte de la Oficina de Emisión de Licencias de Conducir Policial (OELCP), la certificación y expedición de licencias de conducir policial a un total de 27,030 efectivos policiales.

En tal sentido, los actores identificados que se encuentran involucrados en el proceso de evaluación de competencias de conducción de vehículos policiales son los siguientes:

**Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial PNP:** Órgano de la PNP encargado de gestionar el proceso de evaluación de competencias de conducción de vehículos policiales. Entre sus competencias se incluyen la gestión del proceso de evaluación de motos a través de la Escuela de Motociclismo Policial, así como de otorgar las licencias de motos, autos y camionetas.

**Dirección de Educación y Doctrina PNP:** Órgano de la PNP encargado de realizar la gestión curricular para la formación y evaluación de la conducción policial. Además, gestiona el proceso de evaluación en autos y camionetas por medio de la Escuela de Conductores Policiales.

**Oficina de Emisión de Licencias:** Forma parte de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial. Se encarga de emitir las licencias de conducción de los efectivos policiales que, en su calidad de conductores, obtuvieron una calificación aprobatoria en el

proceso de evaluación en conducción de motos, autos y camionetas, según las actas de evaluación expedidas por los órganos pertinentes.

**Regiones Policiales:** Son dependencias policiales descentralizadas a nivel regional a lo largo de todo el país. En el marco del proceso de evaluación de conducción, se encarga de ejecutar las pruebas de manejo para el personal policial que se desempeña en su jurisdicción, a través de su Unidad de Planeamiento y Educación. Por medio de dicho órgano expedita las actas de manejo de los conductores. Debe contar con un circuito de conducción terrestre y gestionar el trabajo de instructores que evalúen las competencias de conducción.

**Escuela de Motociclismo Policial:** Pertenece a la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP. Su función consta de realizar la formación en conducción de motos policiales a través del curso de dos meses o del cursillo de seis horas, según sea el caso del efectivo policial. Asimismo, debe ejecutar el proceso de evaluación en conducción de motos, expidiendo las actas respectivas de este tipo de vehículos. Utiliza circuitos de manejo y gestiona el trabajo de instructores de conducción en Lima.

**Escuela de Conductores Policiales:** Pertenece a la Dirección de Educación y Doctrina de la PNP. Tiene como función desarrollar la formación policial en manejo de autos y camionetas por medio del dictado del curso de dos meses y del cursillo de seis horas, dependiendo de lo que requiere el efectivo policial. Además, debe realizar el proceso de evaluación en conducción de los vehículos puntualizados, expidiendo las actas de evaluación en la materia. Hace uso de circuitos de manejo y gestiona el trabajo de instructores en Lima.

**Instructores:** Son efectivos policiales acreditados para la evaluación formativa en materia de conducción de vehículos terrestres. Su función es dirigir las pruebas de este proceso y determinar las competencias los efectivos policiales en manejo de motos, autos y camionetas, también denominados como conductores, para la obtención de sus licencias.

**Conductores:** Son los efectivos policiales que, habiendo accedido al proceso de evaluación en una escuela de manejo o región policial, realizan las acciones de conducción

de vehículos terrestres con la finalidad de ser evaluados y obtener o actualizar su licencia en manejo de dichos vehículos. Pueden acceder al proceso todos los efectivos que no tengan licencia.

## Figura 2

*Actores del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales*



**1.3.3. Descripción de la magnitud del problema actual relacionado a la reducida calidad en la evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales, desarrolladas dentro de la institución policial a nivel nacional.**

El proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales se encuentra íntimamente relacionado a las condiciones de calidad: criterios de evaluación, prontitud, accesibilidad y continuidad, cuyos criterios de evaluación para este proceso, deben de estar orientados al logro de los objetivos de una organización a través de la dación del servicio, que confiere la capacidad para satisfacer las necesidades del personal policial en su condición de usuarios.

**Tabla 4**

*Licencias policiales expedidas por la OLCP por tipo de vehículo*

2022			2023			2024 (Enero-Mayo)		
Para patrulleros			Para patrulleros			Para patrulleros		
Categoría	Categoría	Total	Categoría	Categoría	Total	Categoría	Categoría	Total
PA I	PA II		a PA I	PA II		PA I	PA II	
6598	2796	9394	7,196	1,180	8,376	2,029	297	2,326
Para motocicletas			Para motocicletas			Para motocicletas		
Categoría	Categoría	Total	Categoría	Categoría	Total	Categoría	Categoría	Total
PB I	PB II		a PB I	PB II		PB I	PB II	
634	228	862	3,703	418	4,121	1,837	114	1,951
Total licencias		10256	Total licencias		12,497	Total licencias		4,277

*Nota.* Adaptado de información interna de la Oficina de Expedición de Licencias de Conducir Policial.

**Tabla 5**

*Licencias policiales expedidas por la OLCP por ubicación geográfica*

Ubicación	2022	2023	2024 (Enero-Mayo)	Total
Lima	5,428	6,780	3,255	<b>15,463</b>
Provincias	4,828	5,717	1,022	<b>11,567</b>
<b>Total</b>	<b>10,256</b>	<b>12,497</b>	<b>4,277</b>	<b>27,030</b>

*Nota.* Adaptado de información interna de la Oficina de Expedición de Licencias de Conducir Policial.

### **Criterios de evaluación**

Una de las principales condiciones de calidad para apreciar las competencias del personal policial que acceden a ser evaluados para conducir vehículos policiales, son los criterios de evaluación, entendidos como aquellos indicadores concretos de valoración y medición del grado de las competencias básicas, genéricas y específicas que desarrollan los efectivos policiales dentro de un circuito de manejo al volante de vehículos policiales considerados de emergencia para el ejercicio de la función policial. El proceso de evaluación actual de estas competencias que desarrollan los instructores /evaluadores policiales en

instalaciones y circuitos policiales, solo contempla aquellas denominadas básicas, relacionadas a aquellos conocimientos fundamentales e imprescindibles de índole formativo para desenvolverse dentro de un ámbito laboral.

Por ende, al evaluarse solo competencias básicas, se aplican solo criterios de evaluación básicas también, cuyos contenidos temáticos se encuentra indicado en el Plan Curricular de “Actualización, reentrenamiento y evaluación en técnicas de manejo vehicular de vehículos mayores policiales, formulado por la UNIAACCON-ESCFOCON-DIREDDOC, consignándose como tales, el conocimiento general de legislación de tránsito, mecánica básica automotriz, primeros auxilios y técnicas de conducción vehicular defensivo y ofensivo, para las evaluaciones teórica y práctica que se desarrollan, dentro de la infraestructura de los circuitos de manejo policial a nivel nacional. La objetividad de la atención de este servicio se materializa con la evaluación propiamente dicha, sin embargo, la subjetividad, es percibida como deficiente por el personal policial a ser evaluado, considerándose como tal, la prestación de este servicio como un riesgo latente en la calidad de atención.

### **Prontitud**

Otra de las condiciones de la calidad en la evaluación, es la prontitud de la atención de este servicio, considerada, como la responsabilidad a ser asumida por el personal policial administrativo e instructores / evaluadores, quienes, predispuestos ante su requerimiento, facilitan la ayuda y atención oportuna para el desarrollo del mismo. Sin embargo, en su contraparte por condiciones externas, fortuitas o anticipadas, que con llevan a la celeridad procedimental, imposibilitan la eficaz en brindar y desarrollar este proceso de evaluación en forma integral y eficiente, orientada al logro del objetivo deseado.

La celeridad de ejecución o desarrollo de este proceso de evaluación, debido a la sencillez del procedimiento, por la agilidad de plazos en su ejecución, conllevan a que las competencias de conducción de vehículos policiales, no sean desarrolladas y evaluadas competentemente, en vista que el contenido de los planes curriculares, en cuestión de la

temporalidad evaluativa, tan solo considera su ejecución a grupos de veinte (20) efectivos PNP, en un solo día, dictándose diariamente seis (06) horas lectivas diarias de instrucción a cada grupo, que comprenden lo siguiente:

a) Cada hora académica tendrá una duración de 45 minutos y su distribución en el día será de la siguiente manera:

Mañanas

08.00 - 08.45	Clases
08.45 - 09.30	Clases
09.30 - 09.45	Fajina
09.45 - 10.30	Clases
10.30 - 11.15	Clases
11.15 - 11.30	Fajina
11.30 - 12.15	Clases
12:15 - 13:00	Clases

Otro de los factores que impide que este proceso evaluativo de competencias en la conducción de vehículos policiales, sea oportuno y su desarrollo y/o ejecución conlleve a la atención integral de los usuarios (PNP), son las condiciones externas, fortuitas o anticipadas del servicio policial, que reducen la calidad de atención precisa, integral y oportuna, relacionadas a los servicios policiales de apoyo y comisión del servicio, por parte del personal policial de instructores / evaluadores, quienes por disposición superior, acuden por una parte a reforzar los servicios policiales de seguridad, prevención, mantenimiento y restablecimiento del orden público por motivos de conflictividad, fiscalización del tránsito y transporte y ceremonial y protocolo y por otra parte, los desplazamientos a sedes desconcentradas por comisión del servicio a nivel nacional por un lapso de 07 días para la evaluación del manejo

o conducción de vehículos policiales así como la acreditación de circuitos policiales de conformidad a las disposiciones establecidas en la RD N° 3634-2013-MTC/15 del 18SET2013 y su modificatorios RD. N° 430-2014-MTC/15 (diseño y especificaciones técnicas en circuitos de manejo), en concordancia con la normatividad de capacitación y evaluación emanada por la DIREDDOC. Situaciones que merman la capacidad administrativa y operativa de las sedes en Lima, así como en provincias.

### **Accesibilidad**

La accesibilidad al servicio de evaluación, hace referencia a los mecanismos de reclutamiento y admisión del efectivo policial a evaluarse, como parte del proceso de evaluación de la calidad y al disfrute de la atención, minimizando los riesgos para su alcance y cobertura, al haber tomado en consideración, medidas preventivas tendientes a priorizar el libre acceso. Sin embargo, factores de deficiencia en infraestructura, logística, recursos humanos, así como burocratización de aspectos administrativos para desarrollar eficientemente este proceso, coadyuvan a decrecer el acceso a este servicio.

El reducido acceso, atención y cobertura a las evaluaciones de competencias en conducción de vehículos policiales, se debe principalmente por la limitada cantidad de instructores/evaluadores, así como el número de circuitos de manejo policiales acreditados, tanto en la ciudad de Lima y en las sedes de las 24 Regiones Policiales y Frentes Policiales a nivel nacional.

La Policía Nacional del Perú, cuya estructura orgánica se encuentra delimitada en su respectiva Ley de la PNP (Decreto Legislativo N° 1267), contempla a las Áreas de Planeamiento Educativo dependientes funcional y operativamente de las UNIPLEDU REGPOL y FP a nivel nacional, quienes administrativamente tienen como ente rector a la ESCFOCON – DIREDDOC, quien en forma anual formula su Plan General de Educación, en donde contempla la ejecución en forma desconcentrada a nivel nacional, de cursillos de reentrenamiento, actualización y evaluación de competencias de conducción de vehículos

policiales mayores y menores para la obtención, revalidación, canje y recategorización de licencias de conducir policial y su uso en el desempeño de la función policial.

La habilitación necesaria y obligatoria de circuitos de manejo policial en forma desconcentrada en las sedes de las REGPOL y FP, obedece a la desconcentración de la evaluación de competencias a nivel nacional, sustentadas estas al M/M N° 001-2017-DGPNP/SA del 05ENE17 y DC N° 332-2017-DIRGEN PNP/SEC del 10MAR17 y 08ABR17, mediante el cual el DIRGEN, dispone la formación y reentrenamiento de personal policial, instructores/evaluadores de vehículos menores y mayores a nivel nacional por parte de la DIRTTSV (ESCMOPOL) y la DIREDDOC (ESCONPOL), a fin de replicar dicha evaluación dentro de su circunscripción policial de procedencia, situación que motivara dicha acreditación mediante la RD. N° 07, 12 y 18-2017-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-SEC del 20JUN17, 09OCT17 y 31OCT1, (acreditación de instructores/evaluadores manejo vehículos mayores), así como la RD N° 04-2017-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-SEC del 31MAY17 (acreditación de instructores/evaluadores de vehículos menores).

La disponibilidad y el acceso de evaluación hacia los instructores/evaluadores, se ve mermada por la vigencia de dicha acreditación del personal, donde muchos de ellos, han experimentado el cambio de situación policial de actividad a la situación de retiro, la reasignación voluntaria y por necesidad del servicio hacia otra unidades orgánicas dentro y fuera de las sedes de REGPOL y FP, sumado a esto, la limitada disponibilidad y accesibilidad de los usuarios (PNP), debido a la reducida o nula capacidad logística por el déficit e inoperatividad, así como como el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de instrucción por su tiempo útil de vida operativa.

**Tabla 6***Relación de instructores y circuitos de las diferentes Regiones Policiales*

N°	REGION POLICIAL	CIRCUITO AUTO	INSTRUCTOR O EVALUADOR AUTO	CIRCUITO MOTO	INSTRUCTOR O EVALUADOR MOTO
1	I REGPOL Piura	SI	S1 PNP MORAN	NO	ST2 PNP BOBADILLA OCAÑA FERNANDO
2	II REGPOL Lambayeque	NO	NO	NO	NO
3	III REGPOL La Libertad	SI	ST3 PNP RODRIGUEZ AGUILAR DANIEL	SI	NO
4	IV REGPOL Loreto	NO	ST2 PNP BENITEZ - ST1 PNP ICOMENA	NO	NO
5	V REGPOL Huánuco	SI	ST2 PNP GUIBOVICH PAZOS EDGAR	SI	ST3 PNP IBARRA NOREÑA JAVIER RODRIGO
6	VI REGPOL Junín	SI	ST3 PNP MATOS CARHUANCHO JONATHAN	SI	ST3 PNP PECHO CASTRO NATALIE
7	VII REGPOL Cusco	SI	ST3 PNP HUAMAN HERRERA EDISON (+1)	SI	NO
8	VIII REGPOL Ayacucho	NO	ST SALAZAR SALAZAR EDGARD	NO	NO
9	IX REGPOL Arequipa	SI	ST2 PNP CADILLO PUCHO ALBERTO (+2)	SI	ST3 PNP CARDENAS CARDENAS WALTER
10	X REGPOL Puno	SI	SB PNP PIEROLA VERA DIONICIO (+1)	SI	NO
11	XI REGPOL San Martín	NO	NO	NO	NO
12	XII REGPOL Áncash	SI	ST3 PNP CARDENAS PERCA HUGO	SI	NO
13	XIII REGPOL Ucayali	SI	ST2 PNP CORDOVA CORDOVA JHOEL	SI	NO

14	XIV REGPOL Tacna	SI	S1 PNP ALFEREZ CHAVEZ GILMER	SI	ST2 PNP HILARI AQUISE ALEJANDRO
15	XV REGPOL Madre de Dios	SI	SB PNP ROMERO CUAYLA HERBETH	SI	NO
16	XVI REGPOL Moquegua	SI	ST1 PNP RAMOS MAMANI AURELIO	SI	S1 PNP MARON ALBERTO JUAN
17	FRENPOL Ica	SI	ST3 PNP JAUREGUI ALVA RICKY	SI	NO
18	FRENPOL Cajamarca	NO	NO	SI	NO
19	FRENPOL Puerto Inca	NO	NO	NO	NO
20	FRENPOL Apurímac	NO	NO	NO	NO
21	FRENPOL Tumbes	NO	NO	NO	NO
22	FRENPOL VRAEM	NO	NO	NO	NO
23	REGPOL Lima y Callao	SI	4	SI	11

*Nota.* Adaptado de información interna de la Unidad de Planeamiento y Educación de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial PNP.

La acreditación actual de los circuitos de manejo policial en las sedes de REGPOL y FP, son de facultad y competencia de la DIRTTSV PNP, a través de la respectiva RD N° -2022-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-SEC del 03MAY22, previo Informe N° -2022-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-ESCMOPOL e Informe N° -2022-DIREDDOC-PNP/ESCFOCON-UNIACCON, para vehículos menores y mayores respectivamente, siguiendo los lineamientos del MTC de conformidad a la RD N° 3634-2013-MTC/15 del 18SET2013 y su modificatorios RD. N° 430-2014-MTC/15 (diseño y especificaciones técnicas de circuitos de manejo).

Tabla 7

*Personal policial a nivel nacional que poseen o no y tipo de licencias de conducir*

N°	Estructura DIRNOS	Cantidad Total De Efectivos	Con Licencia Policial	Con Licencia del MTC	Con Brevete Militar	Sin Licencia	Vence su Licencia 2024	Vence su Licencia 2025	Cantidad Vehiculos Mayores	Cantidad Vehiculos Menores
1	DIRNOS	73	12			61			8	1
2	DIRTTSV	7418	3001	1463	982	3435	627	811	637	334
3	DIRTUR	1303	183	115	47	1073	51	53	107	67
4	DIRSECIU	368	64	43	9	295	5	6	25	4
5	DIROPESP	2544	106	6	1	2437	33	20	122	13
6	DIRSEEST	2083	264	2	12	1807			102	32
7	DIRSEINT	1319	80		1	1238	4	31	33	13
8	AMAZONAS	1331	74	119	33	1224	13	6	27	35
9	ANCASH	4201	148	275	137	3916	69	61	124	118
10	AREQUIPA	5761	1753			4008	258	518	322	324
11	AYACUCHO	1583	470	29		1113	6	1	86	85
12	CALLAO	3274	830	376	93	2351	163	279	269	116
13	CUSCO	5449	157	219	58	5234	114	108	167	196
14	HUANCAVELICA	1097	109	219	5	983	35	45	36	20
15	JUNIN	4953	505	422	145	4303	210	214	115	96
16	HUANUCO	2399	808			1591	292	350	44	19
17	LA LIBERTAD	4717	700	148	186	3831	250	230	185	145
18	LAMBAYEQUE	4670	359	362	179	4132	42	74	257	164
19	REGION LIMA	21950	1183	111	136	20631	321	96	1023	743
20	REGPOL LIMA NORTE	1203	310	85	225	668	50	95	65	69
21	REGPOL LIMA SUR	721	145	34	40	536	35	38	47	31
22	LORETO	2482	82	65	31	2369	37	45	24	112
23	MADRE DE DIOS	688	47	96	25	616	28	6	29	32
24	PASCO	647	85	119	12	550	27	4	16	7
25	MOQUEGUA	855	275	144		580	75	103	66	62
26	PIURA	5316	285	479	345	4686	92	65	150	231
27	PUNO	4318	1152			3166	145	130	208	139
28	SAN MARTIN	3047	441	393	107	2499	86	109	57	63
29	TACNA	2020	614	528	50	1356	112	142	134	95
30	UCAYALI	1722	366	200	20	1336	150	133	977	1459
31	FP APURIMAC	2068	147	321	32	1889	33	39	60	38
32	FP CAJAMARCA	3524	413		172	2939	48	96	413	56
33	FP ICA	3145	815			2330	230	213	72	82
34	FP PUERTO INCA	289	32	38	4	253	8	7	17	12
35	FP TUMBES	1329	69	182	251	1009	59	101	145	165
36	FP VRAEM	1128	296	89	60	772	115	113	70	33
<b>TOTAL</b>		<b>110995</b>	<b>16380</b>	<b>6682</b>	<b>91217</b>	<b>91217</b>	<b>3823</b>	<b>4342</b>	<b>6239</b>	<b>5211</b>

*Nota.* Adaptado de información interna de la Oficina de Estadística del Estado Mayor General de la Policía Nacional del Perú

### **Continuidad**

Por último, como condición básica de la calidad en brindar este servicio, se encuentra la continuidad, como estrategia de mantenimiento de la calidad, mediante el beneficio que obtiene el cliente (personal policial) de acceder a una atención eficiente, debido a la disponibilidad de condiciones y recursos, que faciliten el desarrollo sostenible del servicio y la calidad con que se atiende. La contraparte, es asumida, como la manifestación de insatisfacción del cliente, de no encontrar atención, disponibilidad temporal y espacial, sobre todo en las sedes de REGPOL y FRENPOL, por el déficit de las condiciones y recursos, indicados con anterioridad. Esto refiere, la insuficiente infraestructura de circuitos de manejo, el déficit de instructores / evaluadores como potencial humano determinante para el logro de los objetivos, y la logística, equipamiento e innovación tecnológica para una real evaluación de las competencias que conlleven a una eficiente instrucción de competencias genéricas y específicas.

### **Tabla 8**

*Resumen de las condiciones de calidad*

<b>CONDICIONES DE CALIDAD</b>	<b>DESCRIPCIÓN ESPECIFICA DE LA DIMENSIÓN EN FUNCIÓN DEL CASO</b>
<b>(1) Criterios de evaluación</b> <b>¿Qué evalúan? (riesgo)</b>	Instrucción básica insuficiente de medio tiempo (08.00 – 13.00) tan solo de normas y reglas de tránsito, mecánica, primeros auxilios y técnicas de conducción básica en la evaluación teórica (opcional) y práctica. Limitada instrucción y evaluación del reentrenamiento y actualización no especializada (genérica y/o específica) en situaciones de riesgo en vehículos de emergencia.

---

<b>Prontitud (oportunidad)</b>	<p>Limitada, deficiente y escasa atención oportuna en la evaluación de la conducción de vehículos policiales.</p> <p>Tardía y obstaculizada capacidad de atención y respuesta a las necesidades de evaluación por parte de los usuarios (PNP) de manera rápida y eficiente, debido a la sustracción del proceso de evaluación por situaciones del servicio apoyos locales y comisiones descentralizadas.</p>
<b>Accesibilidad</b>	<p>Reducido acceso, atención y cobertura a las evaluaciones de competencias en conducción de vehículos policiales en Lima y Callao, por la limitada cantidad de instructores/evaluadores, así como de circuitos de manejo acreditados, respectivamente.</p> <p>Limitada disponibilidad y accesibilidad de los usuarios (PNP), en forma descentralizada en sedes de las regiones policiales, por la reducida capacidad logística y de infraestructura, así como del personal policial instructor / evaluador.</p>
<b>Continuidad</b>	<p>Insatisfacción por la no sostenibilidad de la atención ante el limitado acceso de condiciones y recursos, que son parte de la calidad del proceso de evaluación.</p> <p>La reducida disponibilidad de logística e infraestructura, sumado a los recursos humanos para el proceso de evaluación, generan que la atención no sea permanente y sostenible, sumado a esto las situaciones de interrupción del servicio policial de apoyo y comisión, que no garantizan la puntualidad y regularidad en la atención a los usuarios (PNP).</p>

---

## 1.4. Marco institucional y normativo relacionado con el problema

### 1.4.1. Marco normativo

Tabla 9

Marco normativo

**Problema identificado: Reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 – 2024.**

Norma	Componentes de la norma que se relaciona con el problema público.
Constitución Política del Perú (Art. 44 – Deberes del Estado) (Art. 166- Facultad de la Policía Nacional del Perú)	Resguardar la integridad de la población. Brindar asistencia y protección a individuos y comunidades. Asegurar el acatamiento de las normas legales y la protección de aquellos bienes de carácter público, así como privado. Prevenir, investigar y combatir la actividad delictiva.
Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana	Existen estrategias, acciones y herramientas que permiten un trabajo coordinado entre diferentes entidades públicas, en diferentes niveles del gobierno, para prevenir y controlar el crimen y la violencia.
Decreto Legislativo 1267-Ley de la Policía Nacional del Perú	Art. 2. FUNCIONES. Numeral 14. Referente a supervisar el acatamiento de las regulaciones en materia de tránsito por los ciudadanos que empleen las infraestructuras viales; y de manera secundaria, las normativas de transporte en la red vial. Art. 3. ATRIBUCIONES. Numeral 4. Relacionado a actuar, convocar, retener y arrestar a individuos de acuerdo con lo

---

establecido en la Constitución y el marco normativo legal vigente.

Numeral. 7. Sobre evitar, investigar y reportar a las autoridades correspondientes los accidentes de tránsito y las violaciones establecidas en la normativa actual.

Art. 16. Menciona que el MTC, Vivienda y Construcción es la entidad principal a escala nacional en lo que respecta al tránsito y transporte terrestre, encargándose de las responsabilidades normativas, de gestión y de supervisión en esta área.

Ley N° 27181 (Ley de Transporte y Tránsito Terrestre)

Art. 19. De la Competencia de la PNP. Literal c. Menciona que lleva a cabo análisis de alcoholemia, sustancias estupefacientes, narcóticos y/o productos alucinógenos en los usuarios de la red vial urbana y nacional, ya sea en el terreno o en laboratorios clínicos de la PNP.

Art. 7. Competencias de la PNP.

Literal a. Sobre asegurar y fiscalizar la circulación sin restricciones en las calles y carreteras de todo el país.

Literal b. Menciona sobre supervisar que los ciudadanos que empleen las infraestructuras viales cumplan con las normativas de tránsito y seguridad vial, y aplicar las medidas preventivas establecidas en este reglamento.

Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.)

Literal c. Señala sobre realizar tareas de supervisión, guía y vigilancia para garantizar el flujo regular del tráfico.

---

### 1.4.2. Marco institucional

Tabla 10

*Políticas públicas generales frente al problema identificado*

<b>Problema identificado: Reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 – 2024.</b>	
<b>Denominación de las políticas públicas generales</b>	<b>¿Cuál es el objetivo de este documento de gestión? ¿Cuáles son sus componentes? ¿Cuáles son sus planteamientos con respecto al problema público abordado?</b>
Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, aprobada mediante Decreto Supremo No 004- 2013-PCM	La perspectiva de esta política para el año 2021 es la de tener un estado moderno, orientado hacia el bienestar de las personas. Esto implica cambiar sus enfoques y métodos gerenciales, considerando sus servicios o acciones como manifestaciones de los DD.HH.
Plan Estratégico de Desarrollo Nacional hacia el 2050	El propósito del plan es direccionar la política a nivel nacional en diversas instancias gubernamentales. Está compuesto por 5 ejes estratégicos, cada uno con objetivos, directrices, acciones, programas y proyectos específicos. En esta perspectiva, el desafío público se sitúa dentro del cuarto lineamiento de la visión nacional, que se titula "sociedad democrática, armoniosa, dispuesta a salvaguardar de los DD.HH. y libre del temor y la violencia". (CEPLAN,2022)
Política General de Gobierno para el periodo 2021-2026	Conforme al Decreto Supremo N° 164-2021-PCM, se valida un texto que define los lineamientos y ejes de acción del gobierno. El sexto eje, titulado "Fortalecimiento del

El Plan Nacional de Seguridad Ciudadana  
2019 – 2023 (PNSC)

sistema democrático, seguridad ciudadana y el combate contra la corrupción, el narcotráfico y el terrorismo", guarda relación con el desafío público.

Este plan es una de las principales herramientas para planificar acciones con base en objetivos. Su formulación se sustenta en el conocimiento y la presentación de la situación de los indicadores más relevantes sobre la frecuencia de delitos y faltas en territorio nacional.

Se ha planteado medir el progreso medir el progreso y cumplimiento de la Visión de la PNP al 2030, con la medición positiva de los siguientes indicadores:

Plan MS 30

- Reducir la tasa de victimización.
- Reducir la percepción de inseguridad ciudadana. Incrementar la confianza de la población en la PNP.

**Tabla 11**

*Políticas públicas específicas frente al problema identificado*

**Problema identificado:** Reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 – 2024.

**Denominación de las políticas públicas específicas**

**¿Cuál es el objetivo de este documento de gestión?**

**¿Cuáles son sus componentes?**

**¿Cuáles son sus planteamientos con respecto al problema público abordado?**

---

<p>Política Nacional del Estado Peruano en Seguridad Ciudadana, aprobada mediante Decreto Supremo No 012-2013-IN</p>	<p>Esta política tiene como visión a un país seguro e incluso, al servicio de la ciudadanía, la cual podrá desarrollar al máximo su potencial. Con ese fin, tiene 6 objetivos estratégico, entre los cuales está el fortalecimiento de la policía de manera que sea una institución moderna, con una gestión fiable, eficiente uy eficaz.</p>
<p>Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito año 2020.</p>	<p>Según el Título II, Capítulo II, se entiende por "procedimientos" las acciones que deben llevar a cabo los miembros de la PNP cuando ocurre un accidente de, desde la primera intervención hasta la fase de investigación, abarcando todo el proceso.</p>
<p>Reglamento para la emisión de Licencias de Conducir Policial Resolución ministerial N°575-2017-IN.</p>	<p>Dicta normas ejecutivas y administrativas para la emisión y otorgamiento de la Licencia de Conducir policial para el ejercicio de la función policial.</p>
<p>Directiva N° -2020-MTC/18 Protocolos de evaluación de habilidades en la conducción en la infraestructura cerrada a la circulación vial y en la vía pública, para el otorgamiento de las licencias de conducir.</p>	<p>La presente Directiva tiene como propósito definir las normas, contenidos y procedimientos que deben seguirse de manera obligatoria en la evaluación práctica de habilidades para la conducción de vehículos terrestres. Esta evaluación se llevará a cabo tanto en infraestructuras cerradas al tránsito vial como en vías públicas, y será realizada por los Centros de Evaluación para los aspirantes a obtener licencias de conducir.</p>
<p>Requisitos para trámite de licencia de conducir policial electrónica</p>	<p>Documento que detalla los procedimientos que debe realizar el conductor policial para tramitar su licencia electrónica de conducción de vehículos policiales.</p>

---

## CAPÍTULO II

### CAUSAS DEL PROBLEMA PÚBLICO

En esta sección se desarrolla las principales causas del problema de estudio. Para ello, se realiza un marco teórico de cada una de las causas encontradas en la literatura científica y se contrasta con la realidad. Además, se analiza cada una de las causas y se contrasta con la realidad y se analiza en función a los factores que los rigen el funcionamiento normativo del estado.

#### **2.1. Marco teórico sobre las causas del problema público**

Los estudios encontrados en la literatura científica revelan que la información es escasa respecto a las causas que estarían generando el problema en la obtención de las licencias de conducir. De esta manera se describen cada una de las causas.

##### ***2.1.1. Deficiente diseño del proceso de evaluación de conducción policial***

La evaluación y la calificación es un aspecto importante en el ámbito de la instrucción (Alcaraz y Fernández, 2024) y está vinculada con el sistema de creencias, principios y axiomas que rigen nuestras conductas dentro de un sistema social. Sin embargo, al mismo tiempo, la evaluación constituye una oportunidad para mejorar el desarrollo profesional y las competencias del instruido (Alcaraz, 2015), debido a que le permite reflexionar acerca de sus propias capacidades, conocimientos, habilidades, etc. que posee y que es posible mejorar para demostrar sus potencialidades en un determinado entorno.

En el caso de los conductores, la evaluación para la adquisición de licencias es un sistema que permite confirmar el desarrollo de conocimientos y habilidades (Quispe, 2021). Estas evaluaciones giran en torno los conocimientos obtenidos sobre las normativas y también sobre la práctica en el manejo que deben poseer los postulantes incluidos los policías que requieren obtener una licencia.

La etapa de diseño tiene como objetivo desarrollar por completo el sistema que se pretende implementar, por consiguiente, es importante tener en cuenta factores como la

cultura organizacional, el perfil del puesto, los planes de trabajo previos de la organización y el soporte tecnológico disponible asegurando que el sistema diseñado sea coherente con la realidad organizacional; este enfoque integral garantiza que el sistema no solo sea efectivo, sino que también presente un ajuste adecuado a las condiciones y necesidades específicas de la organización (Chinchilla, 2000).

### ***2.1.2. Insuficiente recursos e infraestructura para el desarrollo de competencias en el manejo***

Los recursos e infraestructura son herramientas de apoyo para el desarrollo de habilidades, capacidades y destrezas en el ámbito de la instrucción (Napa-Vilela, 2023). Además, constituyen redes de integración del sistema territorial y de comunicación de un país. Dentro de la definición, los recursos humanos pueden ser definidas por su naturaleza, recursos humanos y recursos físico.

En cuanto al primero, contar con recursos humanos eficientes dentro del sistema de evaluación de licencias, sobre todo en la Policía, conlleva a gestionar de manera adecuada el quehacer de la unidad, para ello, es importante, identificar las funciones que cumple cada integrante, además de evaluar sus habilidades requeridas, con la finalidad de que se diseñe planes de mejora de comunicación interna y el clima de la organización (Sánchez et al., 2017).

Los recursos humanos se refieren a todas las personas que forman parte de una estructura organizacional, independientemente de su posición jerárquica o de las tareas que desempeñen. Dentro de esta estructura, los recursos humanos se clasifican en tres niveles: el nivel institucional, que abarca la alta dirección; el nivel intermedio, compuesto por la gerencia y el personal de asesoría; y el nivel operacional, que incluye a técnicos, empleados, obreros y a los supervisores de primera línea (Chiavenato, 2011).

En cuanto al recurso de infraestructura, hace referencias diferentes aspectos con el que debe contar durante el proceso de evaluación para la obtención de la licencia el conductor, en el Perú, desde el 2013, existe la Resolución Directoral N° 3634-2013-MTC/15,

que regula las características especiales que debe contar el circuito de manejo con el que deben contar las escuelas de conductores. Dentro de ellos están, los estudios de ingeniería del circuito que hace referencia al suelo, la visibilidad, los diseños geométricos, señalizaciones, dimensiones, entre otros.

De esta manera contar con los elementos necesario para garantizar el aprendizaje adecuado de los conductores. Sin embargo, estas condiciones en nuestro sistema y seguramente en otros contextos, también existe esta problemática, así, De la Orden (2018), hace una lista de condiciones deficitarias con las que cuentan los conductores, muchas de ellas les lleva a estar expuestos a riesgos físicos, químicos y biológicos: dentro de ellas se tienen, la exposición a ruidos elevados, vibraciones, altas y bajas temperaturas, humos o gases, contacto con productos y sustancias químicas y, contacto con agentes infecciosos, entre otros.

Desde la perspectiva de la logística la infraestructura es solo uno de los factores de desarrollo del sector transporte (Sánchez et al., 2017), lo cual no permite desarrollar las competencias necesarias en los conductores, por lo que las causas posteriores son evidentes en cuanto al caos de tráfico y los altos índices de accidentes de tránsito.

El uso de los recursos logísticos facilitan el flujo de información y bienes ya que son los encargados de llevar a cabo procesos y actividades. Ante una deficiencia en su configuración, adquisición o ejecución, las operaciones no podrían funcionar de manera efectiva dentro de la cadena de suministro. (Sandberg, 2013).

### **2.1.3. Inadecuada normatividad**

La normatividad hace referencia a reglas o preceptos de carácter obligatorio que se debe cumplir, debido a su carácter obligatorio, para regular las relaciones sociales y/o cumplimiento de procedimientos garantizado por una institución. Según Montoya y Correa (2011) la normatividad se relaciona con la realidad y hace referencia al deber ser

(deontológico) y con el ser (ontológico), con lo cual, las personas rigen sus acciones dentro de una determinada sociedad.

Los organismos encargados de la acreditación educativa se han establecido de dos formas: Bajo la creación simultánea a un marco legislativo que los respalda desde su origen, o con la regulación formal introducida posteriormente; independientemente del momento en que la normatividad entra en vigor, esta regulación permite un desempeño transparente y de manera efectiva permitiendo a los organismos cumplir con el rol de supervisar y garantizar la calidad de la educación, desempeñando un papel crucial en el mantenimiento de estándares académicos y profesionales. De esta manera el marco legal no solo proporciona el soporte necesario para su operación, sino que también les otorga legitimidad y personalidad jurídica, permitiéndoles actuar con la autoridad y reconocimiento necesarios en el ámbito educativo. (Cobos, 2012).

La superposición organizativa es un fenómeno encausado dentro de la gestión del servicio policial y se caracteriza por la centralización de decisiones en manos de diversos actores, cada uno de los cuales busca ejercer su influencia en el proceso decisional. Esta pluralidad de actores, lejos de favorecer un enfoque colaborativo u homogéneo, provoca situaciones en las que se presentan desacuerdos, de manera explícita como implícita, obstaculizando la implementación efectiva de políticas y procedimientos dentro del servicio policial. Así, la superposición organizativa no solo añade capas de complejidad a la gestión, sino también genera ineficiencias y conflictos internos que dificultan el logro de los objetivos organizacionales y la prestación de un servicio eficaz y coherente (Cortés et al., 2017)

#### **2.1.4. Limitado planeamiento educativo y curricular**

La planificación es una de las principales cualidades del ser humano con lo cual pueden desarrollar de manera sistemática las competencias deseadas. Para Salar y Romero (2006) la planificación es la primera etapa del proceso administrativo que realiza cada institución que desea brindar un servicio académico a la sociedad. En ella se alinea el modelo educativo que diseña la institución dentro de su misión y visión y los objetivos que se propone

lograr. Sin embargo, también se pueden trazar los riesgos y planes de contingencias tomando en cuenta el contexto, los factores internos y externos que podrían influir en el logro, por lo que Molina-Isaza (2023), afirma que cuando se planifica un proceso de aprendizaje, muchos de estos planes son inconclusas o mal estructuradas que dificulta el logro eficiente de la meta.

De acuerdo con Wittrock (1990), la planeación orientada al sistema educativo en su totalidad se manifiesta a través de un conjunto de políticas las cuales están diseñadas con el objetivo de guiar y dirigir las acciones de quienes participan directamente en el funcionamiento del sistema educativo. A través de estas directrices las políticas formuladas se convierten en orientaciones claras y concretas para aquellos encargados de implementar y operar dentro del sistema educativo, determinando que las acciones estén alineadas con los objetivos generales de la educación.

#### **2.1.5. Ineficiente gestión administrativa**

Se trata de un proceso integrador que involucra acciones administrativas en distintos niveles o campos de una organización, desde la manera en la que se estructura dicha organización hasta las tareas que configuran las operaciones que realiza para alcanzar sus objetivos. Dentro de este proceso integrador también se encuentran la estrategia, los proyectos, y las fases y áreas de gestión de la organización. Bajo este enfoque se asegura que cada una de las funciones determinadas se oriente hacia la consecución de metas establecidas, garantizando simultáneamente la optimización del uso de los recursos disponibles. (Hurtado, 2008)

Complementariamente, la Planificación Estratégica (PE) puede ser entendida desde la gestión como una herramienta que proporciona soporte a las organizaciones en la toma de decisiones, orientándolas en actividades diarias como en la dirección que deben seguir a futuro posibilitando la adaptación de manera efectiva a posibles cambios y exigencias del entorno en el que operan; de este modo es posible la mayor eficiencia, eficacia y calidad en los bienes y servicios que ofrecen. En resumen es a través de la Planificación Estratégica que

las organizaciones pueden trazar una “hoja de ruta” clara que permita responder adecuadamente las demandas externas y optimizar su desempeño general (Armijo, 2011).

## **2.2. Análisis causal del problema**

En función a las causas recogidas en la literatura consultada y la información recabada a través de las entrevistas realizadas, se estructuraron las causas desarrolladas en el presente apartado.

### **2.2.1. Deficiente diseño del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales**

La deficiencia en el diseño del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales se evidencia en la malla curricular, tanto del curso estándar como del curso básico, presentando ambos una clara insuficiencia de horas lectivas dedicadas a la formación práctica y teórica. Esta limitación temporal para la instrucción impide que los aspirantes puedan adquirir y perfeccionar las habilidades necesarias, especialmente en áreas críticas como la conducción defensiva y evasiva, fundamentales para la seguridad y efectividad en situaciones operativas; además, la falta de inclusión de pruebas de conducción en vías públicas dentro del proceso evaluativo limita la capacidad de los evaluadores para medir el desempeño real de los futuros conductores en entornos que simulen las condiciones y desafíos que enfrentarán en el campo.

Por otro lado, existe una carencia de asignaturas específicas de manejo vehicular en las mallas curriculares de pregrado. Esto evidencia la falta de integración del desarrollo de competencias de conducción desde las etapas iniciales de formación retrasando el proceso de aprendizaje y predisponiendo a los futuros conductores en una posición de desventaja, ya que deben adquirir habilidades complejas en un periodo de tiempo limitado y bajo condiciones que no favorecen una educación integral y progresiva. Por último, la programación de pruebas resulta inefectiva para cumplir con los objetivos de la política pública, ya que no se alinean adecuadamente con las necesidades reales de la función policial, lo que perpetúa un ciclo de formación insuficiente.

El proceso de obtención de licencias para la conducción de vehículos policiales también se ha visto comprometida debido a la deficiente profesionalización de los instructores encargados de esta tarea. Los entrevistados destacan que, si bien algunos instructores buscan mejorar sus habilidades mediante capacitaciones en empresas privadas como Honda y Yamaha, estas capacitaciones no son suficientes para garantizar una formación adecuada y actualizada. Existe una clara necesidad de recursos avanzados, como simuladores y herramientas especializadas, que podrían mejorar significativamente el proceso de enseñanza y evaluación, similar a los recursos que se encuentran en instituciones como el Touring.

Además, la importancia de una formación más completa hacia los instructores, idealmente con especializaciones en el extranjero, para adquirir conocimientos sobre nuevas técnicas y destrezas en la conducción de motocicletas y otros vehículos policiales. Este tipo de capacitación podría ofrecer una visión más amplia y actualizada, lo que es crucial para mantener un alto nivel de competencia entre los futuros conductores policiales.

Los instructores deben tomar la iniciativa de capacitarse de manera externa, investigar nuevas técnicas y capacidades por cuenta propia, e incluso buscar certificaciones internacionales. Esto no solo ampliaría sus habilidades, sino que también elevaría los estándares de evaluación dentro del proceso de obtención de licencias, contribuyendo así a una mayor profesionalización del cuerpo policial en el manejo de vehículos; por el lado del aspecto formativo, el limitado planeamiento educativo y curricular en el proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales afecta la calidad de la formación y preparación de los efectivos policiales.

Ante la problemática se presenta la necesidad de sistematizar todos los procesos educativos bajo un enfoque resolutivo de las falencias actuales para lograr una mayor eficiencia. Esto incluye desde la mejora del área logística en función de la disponibilidad de vehículos mayores, motocicletas y equipos de seguridad, así como la infraestructura necesaria para una adecuada formación. La falta de estos recursos esenciales limita la

capacidad de los instructores para impartir una educación completa y efectiva, y restringe el desarrollo de las competencias necesarias en los potenciales conductores policiales; además, el tiempo dedicado a la enseñanza práctica y teórica es insuficiente. Los entrevistados proponen un incremento de las horas lectivas y prácticas para asegurar un desarrollo óptimo de las habilidades necesarias para la conducción de vehículos policiales ya que la duración limitada de las sesiones de práctica no permite a los aspirantes adquirir la destreza necesaria, lo que compromete su capacidad para desempeñarse en situaciones reales. Asimismo, se sugiere que las evaluaciones incluyan recorridos en vías públicas y no se limiten únicamente a circuitos cerrados, lo cual proporcionaría una experiencia de formación más realista y completa.

Finalmente, uno de los entrevistados califica la enseñanza actual como regular, indicando que no se inicia desde una etapa temprana en las escuelas de policía como debería ser, esto refleja una falta de integración de la formación en conducción dentro del currículo básico de los futuros policías, lo que podría estar contribuyendo a una preparación insuficiente en esta área clave.

### ***2.2.2. Ineficiencia en la gestión administrativa y la implementación del proceso de evaluación de conducción***

El proceso de evaluación de conducción no cuenta con los vehículos suficientes para el entrenamiento (área logística-transportes); este problema se agrava con la limitada construcción e implementación de circuitos para las pruebas de manejo, especialmente en un contexto donde 9 Regiones Policiales (REGPOL) carecen por completo de un circuito adecuado. La vulnerabilidad presente en estas infraestructuras críticas impide que se realicen evaluaciones prácticas en entornos controlados, limitando así el desarrollo efectivo de las habilidades necesarias para una conducción segura y eficiente.

Además, la gestión administrativa ha fallado en mantener un cuerpo de instructores actualizado y especializado. No se ha realizado una renovación de instructores desde que se acreditaron 100 efectivos en el 2017, lo que significa que el personal encargado de formar a

los nuevos conductores está desactualizado en cuanto a las mejores prácticas y las nuevas técnicas de manejo. Este estancamiento en la actualización y especialización de los instructores repercute negativamente en la calidad de la enseñanza que reciben los aspirantes, ya que las técnicas y conocimientos impartidos pueden no estar alineados con las necesidades actuales del servicio policial. La falta de inversión en la capacitación continua y en la renovación del cuerpo de instructores no solo compromete la calidad del proceso de evaluación, sino que también pone en riesgo la seguridad y la efectividad de los futuros conductores, quienes podrían no estar preparados adecuadamente para enfrentar las complejidades de su labor en las calles.

En tal sentido, la insuficiencia de recursos humanos, particularmente en lo que respecta a la cantidad y distribución de conductores e instructores, representa un desafío significativo en el proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales. Los entrevistados subrayan una disparidad evidente entre la capital, Lima, y las provincias en términos de disponibilidad de instructores y conductores capacitados.

En Lima, la situación parece ser más favorable, con una cantidad suficiente de personal capacitado para realizar evaluaciones, especialmente en el manejo de motocicletas. Sin embargo, esta suficiencia de recursos humanos en la capital contrasta fuertemente con la situación en las provincias, donde los entrevistados coinciden en que el número de instructores es insuficiente, e incluso en algunos casos, nulo. Esta falta de instructores capacitados en las regiones fuera de Lima obliga a desplegar personal desde la capital para realizar evaluaciones en provincias, lo que interrumpe el proceso y genera dificultades logísticas.

Además, se señala que, en ocasiones, el personal de las provincias que busca capacitarse y evaluarse no recibe los permisos necesarios, lo que agrava aún más la situación. La carencia de instructores en el interior del país no solo limita las oportunidades de capacitación local, sino que también afecta la disponibilidad de circuitos de manejo

adecuados, lo que es crucial para el desarrollo de competencias en la conducción de vehículos policiales.

### ***2.2.3. La inadecuada normatividad que rige el proceso de evaluación de conducción***

La inadecuada normatividad que rige la emisión de licencias de conducción policial bajo el proceso de evaluación revela una serie de deficiencias que impacta negativamente la preparación y evaluación de los potenciales conductores policiales. El reglamento actual no considera de manera adecuada las capacidades adquiridas en el pregrado, lo que implica una desconexión entre la formación académica inicial y las exigencias prácticas de la función policial; este vacío normativo no solo subestima la importancia de una formación integral desde las primeras etapas educativas, sino que también obliga a los aspirantes a completar su preparación de manera apresurada y desarticulada, lo que afecta la adquisición de competencias críticas. Además, los cursos de actualización, que deberían de ser una herramienta clave para mantener y mejorar las habilidades de conducción a futuro están severamente subestimados en el reglamento, limitándose a un escaso total de seis horas académicas. Nuevamente, este tiempo es insuficiente para abordar la complejidad de las situaciones a las que se enfrentan los conductores policiales en su labor diaria, lo que deja a los efectivos sin la formación continua necesaria para adaptarse a los cambios en las normativas de tránsito y las dinámicas del entorno urbano.

La normatividad actual presenta una notable incoherencia con la realidad que afrontan los órganos de gestión responsables de implementar estos procesos, creando una brecha entre lo que se estipula en la normativa y lo que se puede ejecutar. Esta falta de alineación dificulta que las políticas públicas relacionadas con la conducción policial se implementen de manera efectiva ya que los responsables no cuentan con directrices claras y aplicables a las condiciones actuales. En esta línea la normativa no es congruente en establecer una rectoría formal por parte de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, lo que ha provocado una superposición de funciones y competencias con la Dirección de Educación y Doctrina PNP; la ambigüedad en la distribución de responsabilidades crea confusión y duplicación de

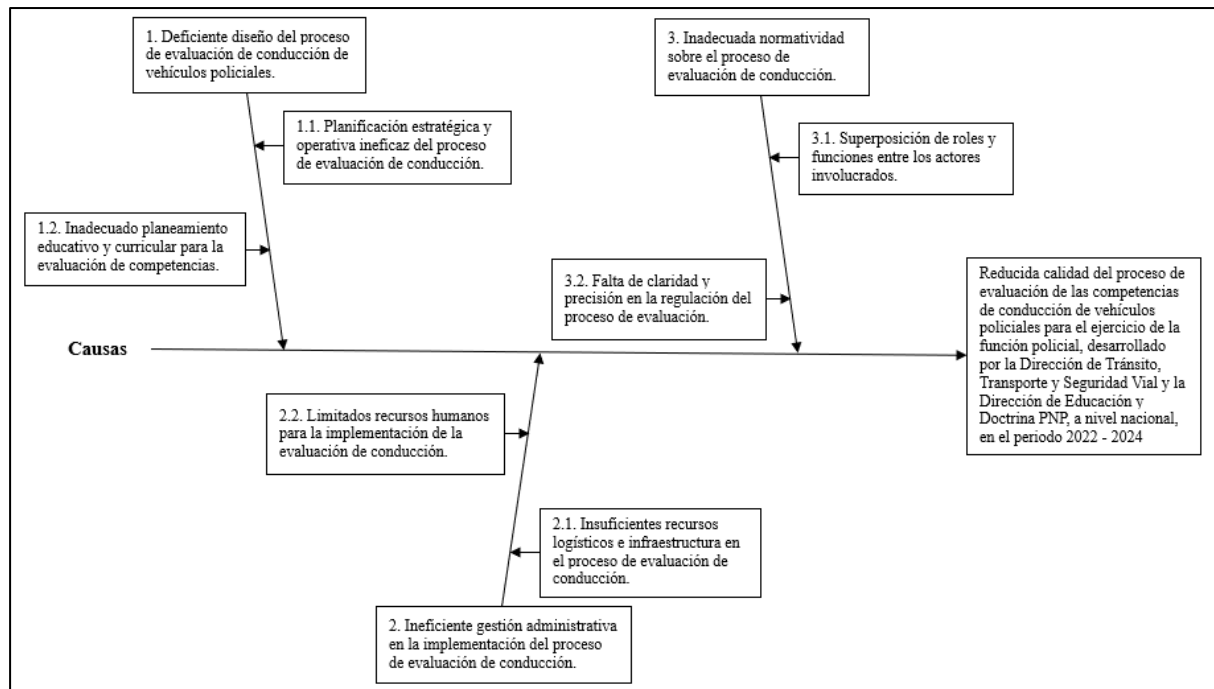
esfuerzos, también dificulta la implementación de un enfoque unificado y homogéneo en la gestión de la formación y evaluación de conductores policiales.

Según los entrevistados, la normativa actual presenta deficiencias que impactan negativamente en la formación y evaluación de los conductores policiales. Uno de los aspectos señalados es la necesidad de que las licencias militares estén sujetas a una evaluación práctica y teórica permanente lo que en teoría asegura que los conductores mantengan un nivel de competencia adecuado; se sugiere que la vigencia de estas licencias debería extenderse a más de tres años y que se permita que las licencias militares sirvan para conducir vehículos particulares.

Finalmente, uno de los entrevistados señala la existencia de vacíos legales en la normativa vigente, lo que no solo complica la interpretación y aplicación de las normas, sino que pone en desventaja a la policía en el proceso de formación y evaluación. Estos vacíos legales, en conjunto a la falta de claridad en los procedimientos y requisitos (información), subrayan la necesidad de una revisión y mejora integral de la normativa, con el objetivo de volverla funcional para el contexto policial.

Figura 3

## Diagrama de Ishikawa



## CAPÍTULO III

### DISEÑO DEL PROTOTIPO

#### 3.1. Desafío de innovación

Tras identificar las causas del problema público, se procederá a realizar la selección de una de ellas para configurar el desafío de innovación tomando como base el resultado de la jerarquización de las causas presentadas en la Tabla 7. Cabe resaltar que se tomarán como organizaciones a aquellas que buscan enfrentar el problema público, en ese sentido se destaca tanto la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la PNP, como la Dirección de Educación y Doctrina de la PNP.

**Tabla 12**

*Índice de jerarquización de causas*

<b>Dimensiones</b>	<b>Valores</b>
Nivel de impacto en el problema	Alto impacto = 3 Regular impacto= 2 Bajo impacto= 1
Posibilidades de modificación por parte de la organización	Alta posibilidad de modificación= 3 Regular posibilidad de modificación=2 Baja posibilidad de modificación= 1
Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	Totalmente = 2 Es compartida= 1 No está en el ámbito = 0

En cuanto al nivel de impacto del problema, la causa de deficiente diseño del proceso de evaluación tiene alto impacto, pues que se desarrollen de manera inadecuada las competencias, que se realice de manera deficiente la evaluación de conductores con base en la no consecución de metas y objetivos de los planes institucionales, afectan gravemente en la reducida calidad del proceso de evaluación. La ineficiente gestión administrativa también tiene un alto impacto, ya que la disposición de recursos logísticos, recursos humanos e infraestructura adecuada es muy limitada para la demanda de policías sin licencia en el Perú,

contribuyendo en la reducida calidad del proceso de evaluación. Por último, la inadecuada normativa también cuenta con un alto impacto, debido a que la inadecuada disposición de funciones entre las organizaciones involucradas resulta poco apropiada para la gestión del proceso de evaluación, reduciendo su calidad.

En relación a las posibilidades de modificación por parte de la organización, las causas de la ineficiente gestión administrativa y la inadecuada normatividad tienen regular posibilidad de modificación. Sobre la primera, adquirir y gestionar nuevos recursos logísticos, especialmente vehículos e implementación de circuitos de manejo, requiere una capacidad de gestión a la que no se encuentran adaptadas las organizaciones, así como los recursos necesarios para llevarlo a cabo. En cuanto a la segunda, realizar los cambios normativos necesarios requiere de un nivel alto de articulación con actores incluso externos a la PNP, cuyas voluntades para realizarlos puede no ser la ideal o podría tomar mucho tiempo. Por su parte, la causa de deficiente diseño del proceso de evaluación tiene altas posibilidades de modificación, ya que involucra procesos de gestión a nivel de formación policial en materia de conducción, así como modificar los procedimientos de admisión, evaluación y acreditación para optimizarlos, requiriendo no más que el desarrollo y ejecución de nuevos lineamientos para el proceso de evaluación.

En función al ámbito normativo de las organizaciones, el deficiente diseño del proceso de evaluación se encuentra totalmente en el ámbito normativo de ambas organizaciones, especialmente la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, la cual tiene la rectoría sobre el proceso de evaluación de motociclismo. Adicionalmente, la Dirección de Educación y Doctrina PNP, todas las facultades sobre la gestión curricular para la formación en materia de conducción de vehículos policiales. Por otro lado, tanto la causa de ineficiente gestión administrativa como la de inadecuada normatividad se encuentran parcialmente en el ámbito normativo de las organizaciones. En el caso de la primera, está cubierta también por el ámbito normativo de la Dirección de Logística de la PNP y la Dirección de Recursos Humanos de la PNP. En cuanto a la segunda, esta también se encuentra cubierta por el ámbito normativo de

la Comandancia General y el Ministerio del Interior, ya que implica cambiar las funciones de las organizaciones en cuestión, entre otras modificaciones.

**Tabla 13**

*Jerarquización de causas*

<b>Causas</b>	<b>Dimensión 1: Nivel de impacto en el problema</b>	<b>Dimensión 2: Posibilidades de modificación por parte de la organización</b>	<b>Dimensión 3: Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención</b>	<b>Total</b>
<b>Deficiente diseño del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>8</b>
Ineficiente gestión administrativa en la implementación del proceso de evaluación de conducción	3	2	1	6
Inadecuada normatividad sobre el proceso de	3	2	1	6

---

evaluación de  
conducción

---

Por lo tanto, con 8 puntos, la causa seleccionada es el “Deficiente diseño del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales”, pues obtuvo el mayor puntaje en la examinación de causas, para construir la innovación que solucione el problema planteado. Sin embargo, en el desarrollo de la investigación hasta este punto se evidencia que el diseño del proceso está muy vinculado a la gestión administrativa, tanto en los recursos como en los procedimientos. Por ese motivo, se van a tomar en cuenta ambas causas para la configuración del desafío. De este modo, el desafío de innovación se formula a continuación:

- **Problema público:** Reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 - 2024.
- **Causas seleccionadas:** Deficiente diseño del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales e Ineficiente gestión administrativa en la implementación del proceso de evaluación de conducción.
- **Desafío de innovación:** ¿Cómo podemos mejorar el deficiente diseño y la ineficiente gestión administrativa del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales para solucionar la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 - 2024?

### 3.2. Experiencias previas para hacer frente al desafío de innovación

A continuación, se describirán experiencias previas del contexto internacional. El principal aporte de estas experiencias es su carácter innovador.

### 3.2.1. Caso de Argentina

Tabla 14

*Elementos de análisis de la experiencia*

<b>Elementos</b>	<b>Subelementos</b>
<b>Descripción de la experiencia</b>	Simuladores de realidad virtual para los agentes de policía de Buenos Aires
<b>Aspectos que aborda del desafío de innovación (indique componentes específicos)</b>	<p>Utilizan simuladores más avanzados que los modelos genéricos de autos, ajustados específicamente a las necesidades de las fuerzas policiales tanto en hardware como en software. Además, permiten practicar situaciones especiales propias de la labor de seguridad. Los nuevos simuladores de manejo que la Ciudad incorporó para las fuerzas policiales son más avanzados que los convencionales y se adaptan por completo a sus requerimientos técnicos.</p> <p>Permiten simular situaciones especiales para la Policía, como emboscadas o persecuciones, así como cualquier otro escenario que un conductor profesional podría enfrentar. Esta iniciativa es parte del Plan Integral de Seguridad, donde la tecnología desempeña un papel clave junto con la capacitación. Se utiliza la tecnología más avanzada disponible, lo que permite que los simuladores de autos y motocicletas repliquen con precisión la experiencia de conducción, lo que resulta ideal para el entrenamiento de las habilidades policiales.</p>
<b>Razones por las que se indica que es una innovación</b>	<p>El objetivo es que las distintas entidades encargadas de hacer cumplir la ley puedan planificar, ejecutar, analizar y fortalecer la preparación de los agentes para enfrentar las diversas situaciones de riesgo que se presentan en su labor diaria. Los beneficios incluyen: entrenar y evaluar en un entorno seguro, mejorar la toma de decisiones, identificar riesgos, practicar escenarios críticos, estandarizar la formación, reducir costos, ofrecer entrenamiento intensivo y aumentar la seguridad general.</p>
<b>Resultados alcanzados con la implementación de la experiencia</b>	<p>Falta de infraestructura adecuada y personal capacitado para gestionar y utilizar estos simuladores podría retrasar su implementación. Resistencias culturales dentro de la fuerza, donde algunos agentes prefieran métodos tradicionales de entrenamiento.</p>

Por último, garantizar que el simulador refleje fielmente las condiciones reales del país, como el estado de las vías y los vehículos policiales, representa un desafío técnico.

*Nota.* Adaptado de *Realidad virtual: cómo se capacitan los agentes para manejar*, por Buenos Aires, 2017 (<https://buenosaires.gob.ar/noticias/realidad-virtual-como-se-capacitan-los-agentes-para-manejar>). Información de dominio público.

### 3.2.2. Caso de México

**Tabla 15**

*Elementos de análisis de la experiencia*

<b>Elementos</b>	<b>Subelementos</b>
<b>Descripción de la experiencia</b>	<p>Simulador de manejo virtual del Servicio de Protección Federal</p>
<b>Aspectos que aborda del desafío de innovación (indique componentes específicos)</b>	<p>El simulador implementado en este caso tiene un sistema de cinco escenarios variados, cada uno con características distintas de acuerdo con la realidad de la función policial en México. El objetivo es que las características geográficas sobre las que opera la policía mexicana puedan ser representadas en los mencionados escenarios, de modo que las capacidades de conducción desarrolladas se relacionan con las tareas de que involucran conducción en el ejercicio real de la profesión. Esta innovación se realizó en el marco de una colaboración con agencias gubernamentales de Estados Unidos.</p>
<b>Razones por las que se indica que es una innovación</b>	<p>Este simulador físico funciona con tres pantallas que buscan dar una perspectiva bastante cercana a la realidad (180 grados), lo cual también es favorecido porque el diseño de la parte del simulador que rodea a las pantallas emula el interior de un Ford Taurus utilizado como patrulla en Estados Unidos. Por otro lado, el simulador cuenta con una central informativa, cuyo fin es mantener el contacto entre el efectivo que conduce y el instructor. Adicionalmente, el instructor puede programar las sesiones de simulación con instrumentos como la radiocomunicación, los espejos y los recursos auditivos.</p>

**Resultados alcanzados con la implementación de la experiencia**

Entre los resultados más resaltantes se encuentra el hito de capacitación en conducción policial a través de los simuladores impartido hacia más de 800 miembros del cuerpo policial mexicano. El uso del simulador en el tiempo permitió que la retroalimentación de las aplicaciones en una gran cantidad de policías sea vital para la constitución de estándares con enfoque en competencias para el entrenamiento y la certificación en conducción policial. Algunas unidades policiales incluso consiguieron cumplir sus metas de adiestramiento en la materia gracias a los simuladores.

**Dificultades identificadas**

En México, la implementación de simuladores de conducción virtual enfrenta dificultades como altos costos de adquisición y mantenimiento, además de posibles carencias de infraestructura y personal capacitado. También puede haber resistencia al cambio hacia métodos digitales, y adaptar el simulador a las condiciones reales de las vías y vehículos locales podría ser un reto técnico.

*Nota.* Adaptado de El SPF inaugura *Simulador de Manejo Virtual*, en colaboración con la Embajada de EU, por Servicio de Protección Federal, 2019 (<https://www.gob.mx/proteccionfederal/articulos/el-spf-inaugura-simulador-de-manejo-virtual-en-colaboracion-con-la-embajada-de-eu>). Información de dominio público.

**3.2.3. Caso de España**

**Tabla 16**

*Elementos de análisis de la experiencia*

<b>Elementos</b>	<b>Subelementos</b>
<b>Descripción de la experiencia</b>	La Escuela de Tráfico de la Guardia Civil de Mérida es reconocida por su enfoque integral en la formación y evaluación de la conducción policial, utilizando simuladores avanzados y prácticas en escenarios reales. Los agentes reciben instrucción intensiva en conducción segura, maniobras de emergencia y persecuciones, con tecnología de vanguardia aplicada al entrenamiento.
<b>Aspectos que aborda del desafío de innovación</b>	La escuela se centra en perfeccionar la toma de decisiones en situaciones críticas con el objetivo de reducir tiempos de reacción, mejorar el control vehicular en condiciones adversas, y

**(indique componentes específicos)**

estandarizar los procedimientos de conducción para las patrullas en la carretera; esto se lograría a través de simulaciones de alta precisión y evaluación continua.

**Justificación de la propuesta de innovación**

Se considerada innovadora por integrar simuladores de última generación que recrean condiciones reales de tráfico y emergencias, junto a técnicas de enseñanza avanzada permitiría a los agentes entrenar en un entorno seguro pero realista. En ese sentido, su moderna metodología híbrida de simulación y práctica en campo ofrece una formación completa.

**Resultados alcanzados con la implementación de la experiencia**

Se logró una notable mejora en la habilidad de los agentes para reaccionar en situaciones de riesgo disminuyendo accidentes durante el servicio. En esa misma línea la estandarización del nivel de competencia en la conducción policial incrementó la seguridad en las operaciones en carretera.

**Dificultades identificadas**

En España, las dificultades para implementar simuladores de conducción virtual en la policía incluyen los altos costos de inversión y mantenimiento, la necesidad de formación especializada para su uso, y la posible resistencia al cambio por parte de algunos agentes. Además, asegurar que los simuladores reflejen con precisión las condiciones locales de tráfico y vehículos podría ser un desafío técnico.

---

Nota. Adaptado de *Fundtrafic forma a la Guardia Civil de Tráfico en concienciación*, por Delgado, 2019 (<https://fundtrafic.org/fundtrafic-forma-a-la-guardia-civil-de-traffic-en-concienciacion/>). Información de dominio público.

### **3.3. Proceso de conceptualización y prototipado**

#### **3.3.1. Proceso de conceptualización**

Para la elaboración del prototipo de han condensado una serie de ideas para abordar el tema, los cuales son presentados en la Tabla:

Tabla 17

*Generación de ideas*

<b>Nombre de la idea</b>	<b>Descripción de la idea</b>	<b>Fuente o autor de la idea</b>
<b>Simuladores de Realidad Virtual (VR) para la conducción de vehículos policiales</b>	Implementación, elaboración de protocolo y uso de simuladores virtuales de manejo avanzados para realizar evaluaciones prácticas, siguiendo la experiencia de Argentina. Permitiendo a los policías conductores practicar situaciones críticas y complejas, de alta precisión y sin riesgos físicos reales en un entorno o escenario simulado y controlado antes de salir a la carretera.	Expertos
<b>Evaluación digital con IA</b>	Utilizar sistemas de inteligencia artificial para analizar las competencias en la conducción, como se hace en Noruega, para evaluar la toma de decisiones y tiempo de reacción en diferentes situaciones de manejo.	Literatura consultada
<b>Plataforma de evaluación en línea</b>	Desarrollar una plataforma digital de evaluación, como en Corea del Sur, donde los conductores pueden realizar exámenes teóricos y simulaciones de conducción desde cualquier lugar antes de las pruebas prácticas.	Datos públicos
<b>Telemetría en vehículos policiales</b>	Instalar sistemas de telemetría en los vehículos policiales para monitorizar en tiempo real el comportamiento de los conductores, como lo hace la policía de Canadá, evaluando factores como aceleración, frenado y velocidad.	Personal directivo de la policía
<b>Red de pistas de prueba especializadas</b>	Crear circuitos de conducción especializados para entrenar diferentes tipos de vehículos (patrulleros, motocicletas, etc.), similar al modelo de Reino Unido, donde cada estación de policía tiene acceso a estas instalaciones.	Personal policial administrativo

<b>Instalación de centros de capacitación regionales</b>	Crear centros de evaluación y entrenamiento descentralizados, como lo hace Japón, para evitar la saturación de un solo lugar y garantizar el acceso en zonas rurales y urbanas.	Conductores policiales
<b>Flota de vehículos actualizada</b>	Renovar la flota de vehículos usados en el entrenamiento y evaluación, similar a los modelos de Dinamarca, donde los vehículos de prueba están en óptimas condiciones y reflejan el parque automotor real de la policía.	Conductores policiales
<b>Talleres móviles de mantenimiento</b>	Implementar talleres móviles de mantenimiento para garantizar que los vehículos utilizados en las evaluaciones estén siempre en condiciones óptimas, como lo hace la policía de Finlandia.	Personal policial administrativo
<b>Rotación constante de instructores certificados</b>	Establecer un sistema de rotación de instructores certificados en manejo vehicular para evitar la sobrecarga de instructores, similar al modelo de Italia.	Instructores policiales
<b>Contratación de expertos civiles</b>	Contratar expertos civiles en conducción y seguridad vial, como lo hace la policía de Suecia, para aportar perspectivas externas y mejorar los procesos de evaluación.	Literatura consultada
<b>Cursos obligatorios de actualización</b>	Implementar cursos de actualización obligatorios para todos los conductores policiales cada cierto tiempo, como se hace en Francia, donde los agentes son evaluados periódicamente.	Expertos
<b>Certificación internacional de instructores</b>	Establecer un programa de certificación internacional de instructores, como el modelo de Australia, para que el personal a cargo esté actualizado con las mejores prácticas internacionales.	Conductores policiales

<b>Instrucción basada en escenarios reales</b>	Entrenar a los conductores bajo escenarios realistas, como persecuciones simuladas o conducciones bajo estrés, similar al enfoque utilizado en Estados Unidos.	Literatura consultada
<b>Entrenamiento especializado para cada tipo de vehículo</b>	Ofrecer entrenamiento específico para cada tipo de vehículo (motocicletas, SUV, camiones), como lo hace la policía de Israel, adaptando las evaluaciones a las necesidades operativas.	Expertos
<b>Colaboración con escuelas de manejo profesional</b>	Asociarse con instituciones de manejo profesional, como en Nueva Zelanda, para que los agentes reciban instrucción de expertos en el área.	Instructores
<b>Incluir conducción avanzada en el currículo policial</b>	Incluir asignaturas de conducción avanzada y defensiva en el currículo policial, como se hace en España, para que los futuros policías tengan una formación integral desde el inicio.	Docentes universitarios
<b>Certificación de competencias por terceros</b>	Externalizar la evaluación de competencias de manejo a una agencia independiente, como lo hace la policía de los Países Bajos, garantizando imparcialidad y altos estándares.	Expertos
<b>Monitoreo y retroalimentación continua</b>	Implementar un sistema continuo de monitoreo de habilidades de conducción, como en Brasil, donde se ofrece retroalimentación constante a los conductores para mejorar su desempeño.	Personal policial administrativo
<b>Evaluaciones sorpresa y sin previo aviso</b>	Introducir evaluaciones sorpresivas, como en México, para asegurar que los conductores mantengan un nivel constante de habilidad y no se preparen exclusivamente para un examen específico.	Docentes universitarios
<b>Diseño curricular dinámico y flexible</b>	Adaptar el diseño curricular de los programas de evaluación a las necesidades cambiantes de la policía, como lo hace Portugal, donde se revisa	Docentes universitarios

---

	anualmente el contenido de los programas de formación.	
<b>Planificación de simulacros masivos</b>	Organizar simulacros masivos a nivel nacional para evaluar el desempeño en condiciones de estrés, como lo hace Chile, donde estos simulacros forman parte de la evaluación de habilidades operativas.	Instructores policiales
<b>Creación de un departamento especializado en evaluación vehicular</b>	Crear un departamento especializado en la evaluación de competencias vehiculares, como se hace en Argentina, donde una unidad interna se encarga de gestionar y coordinar las evaluaciones de conducción.	Conductores policiales
<b>Integración de competencias de manejo en la evaluación de desempeño general</b>	Incorporar las competencias de manejo en la evaluación general de desempeño policial, similar al modelo de Colombia, donde las habilidades operativas son evaluadas integralmente.	Expertos
<b>Incorporación de feedback de colegas y superiores</b>	Establecer un sistema de evaluación que integre el feedback de colegas y superiores, como en Singapur, donde los agentes son evaluados también por sus compañeros en cuanto a su conducción.	Expertos
<b>Financiamiento de proyectos de innovación tecnológica</b>	Establecer un fondo para proyectos de innovación en el entrenamiento de manejo, similar a lo que hace Suiza, para incentivar la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías de evaluación.	Literatura consultada
<b>Creación de manuales estandarizados</b>	Desarrollar manuales estandarizados de evaluación vehicular, como lo hace Italia, asegurando que los procedimientos sean uniformes en todo el país.	Personal directivo de la policía
<b>Programas de incentivos para instructores</b>	Ofrecer incentivos económicos y profesionales para los instructores que demuestren altos estándares de formación y actualización, como lo hace Japón.	Expertos

---

<b>Evaluación en diferentes condiciones climáticas</b>	Implementar pruebas de manejo en diversas <b>condiciones climáticas (lluvia, nieve, niebla)</b> , como lo hace Suecia, donde los agentes son evaluados en <b>ambientes que simulan condiciones adversas.</b>	Instructores policiales
<b>Evaluaciones personalizadas según la región</b>	Personalizar las evaluaciones según las <b>necesidades regionales</b> , como se hace en Canadá, donde las pruebas varían según el <b>tipo de terreno y clima de cada provincia.</b>	Conductores policiales
<b>Uso de drones para monitoreo</b>	Usar drones para monitorizar las pruebas de conducción desde el aire, como en algunos programas de seguridad vial en China, permitiendo una vista completa del desempeño de los agentes en tiempo real.	Datos públicos consultados
<b>Proyecto de Inversión Pública (PIP) en infraestructura y equipamiento.</b>	Modernización de las Escuelas de Educación Superior Técnico Policial a nivel nacional y Escuela de Oficiales en Lima, a través de la construcción de infraestructura y equipamiento de circuitos de manejo y conducción de vehículos policiales.	Entrevistas realizadas a los actores del proceso de evaluación (instructores, instruidos) Experiencias laborales
<b>Rediseño y adecuación de gestión académica y administrativa de la DIREDDOC – DIVACA</b>	Planes de Estudios, Malla Curricular y Syllabus de las unidades académicas de pregrado a nivel nacional (EO – EESTPP), con la finalidad de incluir dentro de actividades académicas extra curriculares los cursos, asignaturas y/o talleres de conducción de vehículos policiales mayores y menores	Entrevistas realizadas Experiencias Literatura
<b>Adecuación de la normatividad en los procedimientos de selección y</b>	Elaboración del Perfil del Postulante y formulación del Manual de Admisión para la selección y reclutamiento de personal policial, en donde se debe incorporar como requisito básico y obligatorio la certificación y/o acreditación de habilidades y	Experiencias de la Policía Nacional de Madrid – y

<b>reclutamiento de recursos humanos para el ejercicio de la función policial</b>	destrezas en la conducción de vehículos mayores y menores mediante la licencia de conducir expedida por el MTC y/o municipalidades, según clase y categoría.	Guardia Civil de España
<b>Sistematización del proceso de evaluación teórica de competencias para la conducción de vehículos policiales</b>	Implementación de una plataforma digital en la página web PNP que permita rendir en forma virtual, la evaluación teórica o conocimientos sobre reglas de tránsito, mecánica automotriz y primeros auxilios	Entrevistas realizadas Viajes Experiencias laborales Literatura
<b>Recursos Directamente Recaudados (RDR) por imposición de Papeletas de Infracciones al Tránsito (PIT) – Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial PNP (DIRTTTSV)</b>	Captación de un porcentaje de las PIT impuestas por personal de las unidades orgánicas de control de tránsito de las DIRTTTSV y de las SIAT de las Comisarias a nivel nacional, para infraestructura, equipamiento y mantenimiento de las unidades académicas involucradas en los procesos de formación, capacitación y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales mayores y menores.	Entrevistas realizadas Experiencias laborales Literatura
<b>Procedimiento Administrativo en TUPA – MININTER – PNP. Proceso de Evaluación de Competencias en la conducción de</b>	Incorporación de procedimientos administrativos en el TUPA MININTER – PNP. Pago del % UIT (tasas) ante la unidad orgánica: Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial: Certificado de Evaluación Médica y Psicológica (% UIT) Constancia de evaluación teórica y práctica de manejo de vehículos policiales (% UIT)	Entrevistas realizadas Experiencias laborales Literatura

<b>vehículos policiales</b>	Tramite y expedición de Licencia de Conducir Policial (% UIT) Con la finalidad de ser utilizados para el <b>mantenimiento, soporte y actualización del software de los simuladores virtuales</b> , sistematización de equipos informáticos de evaluación teórica y expedición de licencias de conducir.	
<b>Recursos Ordinarios (RO) de la Unidad Ejecutora DIREDDOC</b>	Mejoramiento, ampliación y mantenimiento de infraestructura, adquisición de logística vehicular y soporte técnico y mantenimiento de equipos informáticos y sistemas utilizados para el proceso de evaluación de competencias en la conducción de vehículos policiales.	Entrevistas realizadas a los actores del proceso de evaluación (instructores, instruidos) Experiencias laborales
<b>Becas y Pasantías en el extranjero</b>	Capacitación y especialización de instructores / evaluadores en el extranjero donde las experiencias exitosas en el uso de tecnología virtual y herramientas tecnológicas logren estándares de calidad para evaluar las competencias dentro del proceso de manejo de vehículos policiales.	Entrevistas realizadas a los actores del proceso de evaluación (instructores, instruidos) Experiencias laborales

**Tabla 18**

*Priorización de ideas*

<b>Ideas conformadas en base a ideas específicas</b>	<b>Ideas específicas</b>
<b>Optimización de procesos y elementos administrativos</b>	- Certificación de competencias por terceros

- 
- Monitoreo y retroalimentación continua
  - Evaluaciones sorpresa y sin previo aviso
  - Planificación de simulacros masivos
  - Creación de un departamento especializado en evaluación vehicular
  - Integración de competencias de manejo en la evaluación de desempeño general
  - Incorporación de feedback de colegas y superiores
  - Financiamiento de proyectos de innovación tecnológica
  - Creación de manuales estandarizados
  - Evaluaciones personalizadas según la región
  - Cursos obligatorios de actualización
  - Certificación internacional de instructores
  - **Instrucción basada en escenarios reales**
  - Entrenamiento especializado para cada tipo de vehículo
- Capacitación y certificación estandarizada de instructores-evaluadores**
- Colaboración con escuelas de manejo profesional
  - Incluir conducción avanzada en el currículo policial
  - Rotación constante de instructores certificados
  - Contratación de expertos civiles
  - Programas de incentivos para instructores
  - Diseño curricular dinámico y flexible

- 
- Simuladores de conducción avanzados
  - Evaluación digital con IA
  - Plataforma de evaluación en línea
  - Telemetría en vehículos policiales
  - Uso de drones para monitoreo
  - Red de pistas de prueba especializadas
  - Instalación de centros de capacitación regionales

**Implementación de simuladores de conducción policial avanzados**

- Flota de vehículos actualizada
  - Talleres móviles de mantenimiento
  - **Evaluación en diferentes condiciones climáticas**
  - Sistema y protocolo de gestión, aplicación y evaluación de la implementación continua de simuladores de conducción.
  - Gestión digital y protocolos para capacitación en el uso de tecnologías vinculadas a simuladores de conducción.
- 

Para abordar el problema de la deficiente evaluación de conducción policial, se propone un grupo de soluciones administrativas y de gestión, cuyo objetivo es abordar la mejora de los procesos administrativos en la manera en la que están diseñados y se aplican. El implementador en este caso es el personal directivo y administrativo de la Dirección de Educación y Doctrina PNP. Se presentan componentes como la certificación de competencias por terceros para garantizar imparcialidad, el monitoreo y retroalimentación continua para mejorar el rendimiento, y evaluaciones sorpresa que incentiven una preparación constante. La planificación de simulacros masivos permitiría evaluar la capacidad de respuesta en situaciones reales, mientras que la creación de un departamento especializado en evaluación

vehicular centralizaría el control de calidad. Otras propuestas incluyen la integración de competencias de manejo en la evaluación general de desempeño, la incorporación de *feedback* de colegas y superiores de las unidades policiales donde prestarán servicio los efectivos evaluados y certificados, el financiamiento de proyectos de innovación tecnológica, la creación de manuales y protocolos estandarizados, y evaluaciones personalizadas según las particularidades de cada región.

Para mejorar la evaluación de conducción policial se plantean soluciones de capacitación y educación, la implementación de este aspecto abarcaría en primera instancia al personal administrativo y los instructores de la Dirección de Educación y Doctrina PNP; entre las propuestas de mejora se contempla la implementación de cursos obligatorios de actualización y la certificación internacional de instructores que aseguraría una formación de alto nivel que en conjunto con la instrucción basada en escenarios reales y el entrenamiento especializado para cada tipo de vehículo reforzarían las competencias prácticas, mientras que la colaboración con escuelas de manejo profesional aportaría experiencia externa. Incluir un curso de conducción avanzada en el currículo policial y promover la rotación constante de instructores certificados garantizaría una formación actualizada; además, la contratación de expertos civiles, programas de incentivos para instructores y un diseño curricular flexible fortalecerían la calidad del proceso formativo.

Por otro lado, las soluciones tecnológicas aplicables en mejora de la evaluación de conducción policial tienen como objetivo optimizar el proceso de evaluación mediante la aplicación de dispositivos y software modernos que permitan la sistematización de los datos y el desarrollo de las etapas del proceso. Los componentes incluyen el uso de simuladores de conducción avanzados y la evaluación digital mediante inteligencia artificial que permitirían un análisis más preciso y eficiente de las habilidades; una plataforma de evaluación en línea facilitaría la gestión del proceso, mientras que la telemetría en los vehículos y el uso de drones para monitoreo proporcionarían datos en tiempo real. Además, la creación de una red de pistas de prueba especializadas, centros de capacitación regionales, y la actualización de la

flota de vehículos optimizarían la formación. Talleres móviles de mantenimiento, evaluaciones en diversas condiciones climáticas y sistemas digitales para la gestión continua de simuladores garantizarían una evaluación más integral y moderna.

**Tabla 19**

*Priorización de ideas*

Grupos de ideas	Deseabilidad	Factibilidad	Viabilidad	Impacto	Disrupción	TOTAL
<b>Grupo de ideas de gestión y administración</b>	X	X	X	X		4
<b>Grupo de ideas de capacitación y educación</b>	X	X	X	X		4
<b>Grupo de ideas tecnológicas y de infraestructura</b>	X	X	X	X	X	5

Habiendo evaluado varias experiencias que abordan el desafío de innovación, y dar prioridad a las ideas más importantes, luego del análisis correspondiente, se procederá a iniciar la construcción de una propuesta de solución en el presente apartado. Se ha elegido el conjunto de ideas tecnológicas y de infraestructura, debido a su mayor puntuación y por ser el grupo de ideas que cumplió con la característica de la disrupción. Este grupo se compone diez ideas, al igual que los otros dos, de las cuales una de ellas corresponde directamente a los simuladores de conducción de vehículos policiales. Fundamentalmente, a partir de esta idea, se creará inicialmente un bosquejo, y luego, mediante la aplicación de un proceso de refinamiento, se presentará el concepto final de la propuesta innovadora para abordar el desafío planteado.

Tabla 20

*Descripción del bosquejo del concepto*

<b>Ítem</b>	<b>Contenido</b>
<b>Denominación de la solución</b>	Gestión y rediseño de la evaluación de la conducción policial desde un enfoque tecnológico
<b>Liderazgo y roles</b>	Dirección de Educación y Doctrina PNP (rectoría) y Escuela de Conductores Policiales
<b>Ámbito de aplicación</b>	Escuelas Técnicas a Nivel Nacional de Pregrado (Suboficiales) y la Escuela de Oficiales de Lima.
<b>Población beneficiada de la solución</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Personal policial de la DIRNIC y sus unidades orgánicas de Investigación criminal: aproximadamente 10,000 efectivos policiales a la fecha.</li> <li>- Personal Policial de la DIRNOS (REGPOL Y FFPP y sus unidades orgánicas de orden, prevención y seguridad): aproximadamente 25,000 efectivos policiales a la fecha.</li> <li>- Personal policial de los Órganos de Apoyo (inteligencia - criminalística) y unidades administrativas: aproximadamente 15,000 efectivos policiales a la fecha.</li> <li>- Población de los distritos de Lima Metropolitana y a nivel nacional: 11.8 millones y 34.3 millones, respectivamente.</li> </ul>
<b>Descripción de solución</b>	La solución consta de la realización de procesos de gestión orientados a un rediseño tecnológico de la evaluación policial. Estos procesos involucran documentación, logística, adquisición de bienes, pedagogía, cambios organizacionales, entre otros elementos. Todos estos buscan cambiar el diseño actual del proceso de evaluación por uno integrado con la tecnología: desde el uso de plataformas virtuales, hasta el desarrollo de un sistema de información, cuyo núcleo es el entrenamiento y evaluación de la conducción policial mediante simuladores virtuales. La solución también permitirá optimizar la obtención de competencias y la utilidad de la licencia.

---

La implementación de simuladores de conducción policial avanzados en Perú busca mejorar los estándares de evaluación y entrenamiento en la conducción de vehículos policiales. Estos simuladores permiten recrear **situaciones complejas de manejo, como persecuciones a alta velocidad, condiciones climáticas adversas** o maniobras evasivas, sin poner en riesgo la integridad física de los agentes ni la infraestructura. Al integrar esta tecnología en el proceso de evaluación, los policías pueden practicar y adquirir habilidades críticas de manera óptima y segura, asegurando una mejor preparación para enfrentar las exigencias operativas del servicio en campo.

Esta solución incluye un diseño estructurado tanto en la gestión como en la aplicación práctica de los simuladores, con la finalidad de garantizar su correcta implementación. Se establecerán protocolos claros para el uso de estos dispositivos y se medirá su impacto en la formación de los agentes, comparando los resultados de las evaluaciones antes y después de su uso. La medición de resultados esperados, como una mayor precisión en maniobras y tiempos de respuesta reducidos, permitirá ajustar continuamente el proceso, buscando elevar la efectividad del entrenamiento policial en el país.

### **Componentes**

La solución está configurada por tres componentes:

- Protocolo de procesos de gestión: Incluye el cambio normativo de la rectoría del proceso de evaluación hacia la Dirección de Educación y Doctrina PNP, así como el cambio en la malla curricular de las Escuelas Técnicas y la Escuela de Oficiales, en la que se incorpora el aprendizaje y entrenamiento de contenidos en conducción policial. Además, los procesos de adquisición y logística. Asimismo, ese cambio curricular se establece con base en un enfoque de competencias. Se plantea la instalación de los simuladores de conducción avanzados en cada una de estas escuelas como parte del cambio curricular. Por su parte, también se establece la
-

---

certificación del MTC para el proceso de evaluación de conducción policial, permitiendo convalidar la licencia en la vida civil. Toma en cuenta el uso de la plataforma el SIECOPOL (Sistema de Evaluación del Conocimiento Policial) para trasladar la evaluación teórica de un plano físico, a uno virtual, tal como lo hace el MTC, optimizando la evaluación de los efectivos policiales. Finalmente, incluye la capacitación del personal pertinente, especialmente los instructores.

- Protocolo de aplicación formativa de los simuladores: Establece un conjunto estructurado de procesos, herramientas y buenas prácticas alrededor de la aplicación de los simuladores en el entrenamiento y la evaluación de conducción policial. Estos abarcan la programación del uso de los simuladores, la configuración de contenidos a desarrollarse en ellos, la supervisión de su uso por parte de los instructores, la interacción de los conductores con el hardware y el software de los simuladores, el desarrollo de las competencias planteadas, y la captación y procesamiento de los datos generados por el uso de los simuladores en entrenamiento y evaluación de conductores. Finalmente, la interacción de los instructores con el hardware y software de los simuladores.
  - Evaluación del nuevo proceso formativo: Establecimiento de un sistema de información como capa base de la gestión de datos de entrenamiento y evaluación de la conducción policial. Busca integrar y sistematizar los datos de los conductores tanto en el entrenamiento como en la evaluación, incluyendo los resultados teóricos. Como productos generará perfiles de los conductores, sea que hayan aprobado o no, brindando una retroalimentación constante a la DIREDDOC y ayudando a identificar los puntos de dolor en las competencias de los efectivos policiales. Asimismo, establecerá una comparativa con los datos de conducción de vehículos
-

**Descripción breve del beneficio aportado**

- reales, permitiendo afinar la aplicación de los simuladores lo más adecuada posible. Por último, presentará un tablero de control de indicadores clave de desempeño (KPI) de la evaluación de conducción policial y de la efectividad de los simuladores virtuales.
- Mayor seguridad: Permite entrenar en condiciones de riesgo sin peligro físico para los agentes ni daños a los vehículos.
  - Mejora en habilidades críticas: Facilita la práctica repetida de maniobras complejas y situaciones de alta exigencia operativa.
  - Reducción de costos: Disminuye el desgaste de vehículos y el gasto en combustible asociado a entrenamientos reales.
  - Evaluación precisa: Ofrece un monitoreo detallado del desempeño de los conductores, permitiendo una evaluación objetiva y personalizada.
  - Entrenamiento adaptado: **Simula diversas condiciones ambientales y de tráfico, adaptándose a diferentes escenarios** que los agentes podrían enfrentar.

**¿Cómo se ejecutará la propuesta?**

La fuente de financiamiento de la implementación de esta solución corresponde a los recursos directamente recaudados (RDR) de la PNP. En el caso de la Dirección de Tránsito, una parte de los RDR generados por el departamento se obtienen de los ingresos generados por el cobro de papeletas impuestas a los infractores de tránsito. Asimismo, el presente trabajo propone que la Dirección de Tránsito genere RDR por medio del cobro por derecho a evaluación médica, evaluación teórico-práctica y emisión licencia, en el marco de la certificación de la conducción policial. Este modelo está inspirado en el modelo de certificación del Ejército del Perú, por lo cual, al igual que en ese caso, el beneficio del cobro es el doble licenciamiento. En tal sentido, el Reglamento de Licencias de la Dirección de Tránsito debe ser adecuado al Reglamento de Licencias del MTC, con la finalidad de que la licencia de conducción policial

se pueda validar también ante el MTC, tal como pasa en el mencionado caso del Ejército.

Por otro lado, la forma de gasto para la implementación de la propuesta de solución será a través de un Proyecto de Inversión aprobado por la DIRPLAINS de la PNP.

**Tabla 21**

*Competencias para rediseño del entrenamiento y evaluación de conducción policial*

<b>Competencias</b>	<b>Cursillo de reentrenamiento</b>	<b>Curso de capacitación</b>	<b>MTC</b>
Conducción policial especializada	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manejo vehicular ofensivo y defensivo 1</li> <li>- Manejo vehicular ofensivo y defensivo 2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Técnicas de manejo defensivo</li> <li>- Manejo vehicular ofensivo para la conducción en zonas libre y zonas urbanas</li> <li>- Legislación vinculada a la función policial</li> <li>- Derechos humanos y conducción policial</li> <li>- Fortalecimiento institucional y Filosofía de la policía</li> <li>- Técnicas de manejo en las intervenciones policiales</li> </ul>	
Conducción policial			
Conducción básica	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legislación de tránsito</li> <li>- Primeros auxilios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Primeros auxilios</li> <li>- Técnicas fundamentales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguridad personal</li> </ul>

- Mecánica básica automotriz	para el manejo de vehículos	- Verificación del vehículo
	- Legislación de tránsito	- Inicio del recorrido
	- Técnicas elementales para el estacionamiento	- Desplazamiento sobre el carril
	- Mecánica básica para la conducción de vehículos mayores	- Cambio de carril
		- Giros
		- Intersección
		- Adelantamiento
		- Detención
		- Estacionamiento

Esta solución se basa en la incorporación de simuladores avanzados al proceso de evaluación de conducción policial que incluye el diseño de los procesos de gestión en todas las etapas, un protocolo de aplicación en la práctica y el establecimiento de indicadores de medición de resultados. El objetivo es mejorar los estándares de evaluación y garantizar la adopción de habilidades idónea.

### 3.3.2. Proceso de prototipado

**Tabla 22**

*Prototipo a nivel conceptual*

NIVEL	TÉCNICA	DEFINICIÓN
Nivel conceptual	Viaje de usuario	La solución propuesta para mejorar la formación y evaluación de la conducción policial se centra en la implementación de simuladores virtuales de última generación como el eje principal de un modelo educativo moderno y eficiente. Estos dispositivos permiten recrear escenarios realistas de conducción, integrándolos en conjunto a una malla curricular actualizada que combina teoría y práctica fortalecería las competencias técnicas y tácticas de los futuros conductores policiales. Además, este diseño requiere la capacitación

especializada de instructores y personal administrativo para un manejo óptimo de los simuladores.

Las herramientas tecnológicas también forman parte de la propuesta de solución ya que funcionaría como un sistema de información para gestionar y analizar los datos de desempeño de los alumnos y protocolos normativos para estandarizar su uso. Esto sumado con la validación de certificaciones policiales para su equivalencia en el ámbito civil, promueven la interoperabilidad con las normas de tránsito vigentes formando un ecosistema educativo innovador que no solo mejora las capacidades operativas de los policías, sino que también eleva los estándares de seguridad vial y eficiencia institucional.

**Tabla 23**

*Prototipo a nivel sensorial*

NIVEL	TÉCNICA	DEFINICIÓN
Nivel sensorial	Role playing o juego de roles	<p>La interacción con los simuladores virtuales de conducción será inmersiva y realista, ofreciendo a los efectivos policiales una experiencia que simula situaciones de manejo en diversos entornos y condiciones climáticas: Al colocarse frente al simulador, los usuarios podrán sentir la vibración del motor, manipular controles idénticos a los de un vehículo real y enfrentar desafíos como tráfico, persecuciones o emergencias en tiempo real. Las pantallas envolventes y los sistemas de audio de alta fidelidad crearán una atmósfera que permitirá a los policías reaccionar y tomar decisiones como si estuvieran en el terreno, pero en un ambiente seguro y controlado.</p> <p>Por otro lado, los instructores utilizarían herramientas digitales para monitorear el desempeño de los participantes en tiempo real mediante paneles de control interactivos capaces de modificar escenarios, registrar datos precisos de conducción y brindar una retroalimentación particular. Al mismo tiempo, el sistema de información centralizado permitirá a los administradores analizar el progreso colectivo, identificar</p>

patrones de mejora y ajustar las estrategias de formación para garantizar que la experiencia educativa sea eficiente, accesible y adaptada a las necesidades operativas de la institución policial.

**Tabla 24**

*Componentes del prototipo*

<b>Componente</b>	<b>Definición</b>
Cambio en la malla curricular de las Escuelas Técnicas y la Escuela de Oficiales	Rediseño estructural del plan de estudios de las instituciones de formación policial, incorporando asignaturas y horas prácticas específicas para la conducción de vehículos policiales, incluyendo simulación y prácticas en condiciones reales. Este cambio busca garantizar una formación integral y alineada con las competencias requeridas para el manejo seguro y eficiente de vehículos en operativos policiales.
Gestión de adquisición, logística e instalación de los simuladores de conducción	Proceso que incluye la identificación, selección y compra de simuladores de conducción avanzados; la planificación y ejecución de su transporte e instalación en centros de formación; y la implementación de infraestructura necesaria para su funcionamiento óptimo. Esto abarca aspectos técnicos, financieros y de coordinación con proveedores especializados.
Capacitación de instructores de conducción y personal administrativo	Programa formativo dirigido a desarrollar las competencias pedagógicas y técnicas de los instructores de conducción, así como las habilidades operativas del personal administrativo encargado de la gestión de los simuladores. Incluye módulos teóricos y prácticos para el manejo de simuladores y para la gestión eficiente de los recursos tecnológicos.
Protocolo de aplicación formativa de los simuladores de conducción	Documento normativo que define los procedimientos, estándares y lineamientos para la utilización de los simuladores de conducción como herramienta de formación. Este protocolo detalla cómo integrarlos en los planes de estudio, las condiciones de uso, los objetivos formativos y los criterios de evaluación.

Validación de la certificación de conducción policial en la conducción civil	Proceso mediante el cual se garantiza que las certificaciones de conducción otorgadas en el ámbito policial sean equivalentes y reconocidas para fines civiles. Implica establecer estándares comunes y coordinar con entidades reguladoras del transporte para asegurar su homologación.
Sistema de información para la gestión de datos de los simuladores	Como plataforma tecnológica diseñada para recopilar, almacenar y analizar datos generados por los simuladores de conducción, este sistema facilita el seguimiento del desempeño de los estudiantes, la generación de informes, la identificación de áreas de mejora y la optimización del proceso formativo.
Integración de la evaluación teórica al sistema virtual	La incorporación de los exámenes teóricos sobre normas de tránsito, mecánica vehicular y conducción segura a una plataforma virtual permite realizar evaluaciones en línea con retroalimentación automática, garantizando accesibilidad y un refuerzo al proceso de aprendizaje práctico.

**Tabla 25***Prototipo a nivel funcional*

NIVEL	TÉCNICA	DEFINICIÓN
Nivel funcional	Prototipo de alta fidelidad (o alta resolución)	<p>La gestión normativa y administrativa de la solución propuesta establecería las bases organizativas para garantizar su implementación efectiva, esto incluye la actualización de la malla curricular de las Escuelas Técnicas y la Escuela de Oficiales incorporando módulos específicos para el manejo de vehículos policiales. También contempla la adquisición, instalación y mantenimiento de simuladores de conducción mediante una logística que asegure su disponibilidad operativa. En esa misma línea, los protocolos de uso normativo y la homologación de certificaciones policiales en el ámbito civil proporcionan un marco regulador claro que estandariza los procesos y facilita la interoperabilidad con otras entidades de transporte.</p> <p>La aplicación formativa de los simuladores se enfoca en integrar esta tecnología de manera funcional en el proceso de</p>

aprendizaje. De esta forma los instructores, capacitados en el manejo de los simuladores, guían a los efectivos policiales a través de prácticas diseñadas para simular escenarios realistas; estas prácticas permiten el desarrollo de habilidades críticas como el manejo en situaciones de emergencia o la conducción bajo estrés por lo que la solución también incluye la alineación de los simuladores con el sistema educativo general, asegurando que sean utilizados como herramientas pedagógicas que complementen la teoría con una experiencia práctica avanzada.

La evaluación del desempeño en los simuladores es gestionada a través de un sistema de información que recopila y analiza datos detallados de cada usuario; este sistema permite medir indicadores clave como tiempos de reacción, toma de decisiones y cumplimiento de normas de tránsito proporcionando informes detallados tanto a los instructores como a los administradores. Estas evaluaciones facilitan la retroalimentación particular y permiten ajustar los planes formativos según las necesidades detectadas, garantizando una mejora continua en la preparación de los efectivos policiales y una modernización de los recursos tecnológicos disponibles.

**Tabla 26**

*Desarrollo de hipótesis*

<b>Componente del prototipo</b>	<b>Hipótesis</b>
Cambio en la malla curricular de las Escuelas Técnicas y la Escuela de Oficiales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La incorporación de contenidos específicos sobre conducción policial en la malla curricular mejorará significativamente las competencias técnicas de los efectivos.</li> <li>• La actualización del diseño curricular reducirá accidentes vehiculares durante operativos policiales al fomentar habilidades prácticas en escenarios controlados.</li> </ul>

---

Gestión de adquisición, logística e instalación de los simuladores de conducción	<ul style="list-style-type: none"><li>• La implementación de simuladores garantizará la disponibilidad de herramientas tecnológicas modernas para el entrenamiento policial.</li><li>• La correcta planificación logística reducirá los tiempos de instalación y asegurará el funcionamiento continuo de los simuladores en todas las sedes.</li><li>• La especialización de instructores incrementará la calidad del aprendizaje al brindar conocimientos actualizados y prácticas pedagógicas efectivas.</li><li>• La capacitación administrativa mejorará la gestión operativa de los simuladores tanto en el uso como el mantenimiento.</li><li>• La estandarización de un protocolo normativo del uso de los simuladores garantizará un aprendizaje uniforme en todas las instituciones.</li></ul>
Capacitación de instructores de conducción y personal administrativo	<ul style="list-style-type: none"><li>• Un protocolo conciso reducirá posibles errores operativos durante la formación y aumentará la capacidad de aprendizaje durante las prácticas en simuladores.</li><li>• La homologación de certificaciones facilitará la transición de efectivos policiales al ámbito civil, aumentando su empleabilidad.</li></ul>
Protocolo de aplicación formativa de los simuladores de conducción	<ul style="list-style-type: none"><li>• La homologación de las certificaciones policiales en el sector civil incentivará una formación más rigurosa en la conducción de vehículos.</li><li>• La centralización de los datos recopilados permitirá un análisis detallado del desempeño de los usuarios, mejorando la toma de decisiones formativas bajo retroalimentación.</li></ul>
Validación de la certificación de conducción policial en la conducción civil	<ul style="list-style-type: none"><li>• El uso de los sistemas de información disminuirá la carga administrativa (tiempos de respuesta) y aumentará la transparencia en la evaluación de los efectivos.</li><li>• La implementación de las evaluaciones teóricas de forma virtual incrementará la accesibilidad del proceso formativo.</li></ul>
Sistema de información para la gestión de datos de los simuladores	
Integración de la evaluación teórica al sistema virtual	

---

- Las plataformas virtuales facilitarán una retroalimentación inmediata, acelerando el aprendizaje y la corrección de errores conceptuales.

**Tabla 27***Cuestionario de preguntas para el testeo*

<b>Hipótesis</b>	<b>Preguntas de testeo</b>
1. La incorporación de contenidos específicos sobre conducción policial en la malla curricular mejorará significativamente las competencias técnicas de los efectivos.	1. ¿Considera que los contenidos específicos sobre conducción policial en la malla curricular han mejorado sus competencias técnicas?
2. Un diseño curricular actualizado reducirá los accidentes vehiculares durante operativos policiales al fomentar habilidades prácticas en escenarios controlados.	2. ¿Cree que el diseño actualizado de la malla curricular ha contribuido a reducir los accidentes vehiculares en operativos policiales?
3. La implementación eficiente de simuladores garantizará la disponibilidad de herramientas tecnológicas avanzadas para el entrenamiento policial.	3. ¿Los simuladores instalados cumplen con las expectativas en términos de disponibilidad y funcionalidad para el entrenamiento policial?
4. La correcta planificación logística reducirá los tiempos de instalación y asegurará el funcionamiento continuo de los simuladores en todas las sedes formativas.	4. ¿El proceso de instalación y puesta en marcha de los simuladores ha sido eficiente y sin contratiempos significativos?
5. La formación especializada de instructores incrementará la calidad del aprendizaje al brindar conocimientos actualizados y prácticas pedagógicas efectivas.	5. ¿La capacitación recibida por los instructores ha mejorado la calidad de las prácticas de conducción?
6. La capacitación administrativa mejorará la gestión operativa de los simuladores, optimizando su uso y mantenimiento.	6. ¿La capacitación administrativa ha contribuido a una mejor gestión del uso y mantenimiento de los simuladores?
7. La implementación de un protocolo normativo estandarizará el uso de los simuladores y garantizará un aprendizaje uniforme en todas las instituciones.	7. ¿El protocolo normativo implementado garantiza un uso estandarizado y uniforme de los simuladores en todas las instituciones?

---

8. Un protocolo claro reducirá los errores operativos durante la formación y aumentará la eficiencia de las prácticas en simuladores.	8. ¿El protocolo ha reducido los errores operativos durante la formación con simuladores?
9. La homologación de certificaciones facilitará la transición de efectivos policiales al ámbito civil, aumentando su empleabilidad.	9. ¿La homologación de las certificaciones de conducción policial facilita su reconocimiento en el ámbito civil?
10. El reconocimiento de las certificaciones policiales en el sector civil incentivará una formación más rigurosa en la conducción de vehículos.	10. ¿Cree que el reconocimiento de las certificaciones policiales en el sector civil ha incentivado una formación más rigurosa en conducción?
11. La centralización de datos permitirá un análisis detallado del desempeño de los usuarios, mejorando la toma de decisiones formativas.	11. ¿El sistema de información centralizado permite analizar de manera efectiva los datos de desempeño de los usuarios?
12. El uso de sistemas de información reducirá la carga administrativa y aumentará la transparencia en la evaluación de los efectivos.	12. ¿El sistema de información ha reducido la carga administrativa y mejorado la transparencia en la evaluación de los efectivos?
13. La virtualización de las evaluaciones teóricas incrementará la accesibilidad y eficiencia del proceso formativo.	13. ¿La virtualización de las evaluaciones teóricas ha incrementado la accesibilidad y eficiencia del proceso de formación?
14. Las plataformas virtuales facilitarán una retroalimentación inmediata, acelerando el aprendizaje y la corrección de errores conceptuales.	14. ¿El sistema de evaluación virtual facilita una retroalimentación inmediata que acelera el aprendizaje y corrige errores conceptuales?

---

### **3.4. Concepto y prototipo final de innovación**

#### **3.4.1. Concepto final de innovación**

La denominación del concepto final de innovación es “Gestión, aplicación y evaluación de simuladores virtuales avanzados para el entrenamiento y la certificación de conducción policial: herramientas tecnológicas, simuladores físicos y proceso de evaluación virtuales.” Los elementos esenciales de su innovación se configuran en tres macro componentes. El primero es el protocolo de procesos de gestión, que engloba la adquisición e instalación de

simuladores, el desarrollo del software de gestión y la capacitación de personal. El segundo es la aplicación formativa de los simuladores, que incluye el uso de simuladores por parte de instructores y estudiantes, y el protocolo de desarrollo de competencias. El tercero es la evaluación de indicadores claves de desempeño, abordando la ejecución de la evaluación del entrenamiento y evaluación con simuladores, y el protocolo que lo describe.

El protocolo de aplicación formativa de los simuladores virtuales establece un enfoque sistemático para maximizar el uso de estas herramientas tecnológicas en el entrenamiento y evaluación de la conducción policial. Este protocolo define claramente las fases de programación, donde se organiza la frecuencia y la duración de las sesiones de simulación, así como los **escenarios específicos** que se deben abordar según el perfil de los conductores. La **configuración del contenido en los simuladores** está orientada a reforzar tanto las habilidades técnicas como las tácticas, permitiendo a los instructores personalizar los **escenarios de conducción** para que los conductores enfrenten **situaciones realistas, desde maniobras de emergencia hasta persecuciones policiales**. Además, se incluyen criterios detallados sobre cómo **monitorear y ajustar las configuraciones** en función del progreso de los participantes.

La supervisión durante el uso de los simuladores es clave para asegurar que el proceso formativo sea efectivo ya que los instructores deben interactuar con el hardware y **software ajustando parámetros como la dificultad del escenario** o la retroalimentación proporcionada a los conductores en tiempo real. Los procesamientos de datos generados por el uso del simulador permiten una evaluación precisa del desempeño individual, proporcionando métricas que van desde los tiempos de respuesta hasta la ejecución de maniobras complejas; además, también se incluye la manera en que los instructores deben utilizar estos datos para ofrecer una capacitación personalizada, deviniendo en una mejora continua de las competencias de los conductores en función de su rendimiento y de las áreas que requieren mayor atención.

Dentro de esta performance, con la finalidad de darle didáctica al prototipo final de esta herramienta de innovación tecnológica, se ha utilizado el Dall-E de Chat GTP, sistema de IA creado por Open AI (creadores de Chat GPT), lo que ha generado ciertas imágenes (dibujos) que se muestran más adelante (Figura 4), a partir de la descripción del presente texto, en el cual se plantean **escenarios de riesgo y escenarios geográficos** en el entrenamiento y evaluación de la conducción en simuladores virtuales, que se adaptan al entrenamiento a protocolos policiales específicos en escenarios dentro del territorio peruano. Esta adaptabilidad garantiza que nuestros policías conductores reciban formación relevante para su contexto operativo particular, aumentando la transferibilidad de las habilidades adquiridas a situaciones reales. El **diseño e implementación de los escenarios** se desarrollará por un **criterio de escalabilidad**, con la finalidad de que la instrucción más adecuada sea al mismo tiempo la más adaptada al llegar a distintas regiones del país. Entre los escenarios de riesgo se encuentran persecuciones en zonas urbanas con tráfico denso, interurbanos y en carreteras y/o autopistas, en donde las condiciones climáticas adversas, la infraestructura vial no óptima, conllevan a una conducción **offroad**, donde los agentes pueden practicar técnicas de conducción en superficies irregulares, pendientes pronunciadas y otros obstáculos naturales, Por su parte, entre los escenarios geográficos particulares se encuentran las zonas rurales de la sierra, las zonas desérticas del norte del país, las zonas urbanas de las ciudades y las zonas tropicales de la selva.

## Figura 4

*Escenarios según Dall-E - Chat GTP (Escenarios simulados en red vial en el Perú – Escalabilidad y Adaptabilidad)*



### Estructura:

#### 1. Introducción

- Objetivos del protocolo
- Importancia de los simuladores en el entrenamiento policial

#### 2. Práctica con los simuladores virtuales

- Programación de sesiones
- Definición de los tipos de escenarios a abordar
- Asignación de conductores a simuladores

#### 3. Configuración de contenidos

- Personalización de escenarios según competencias específicas
- Ajuste de la dificultad de las simulaciones
- Escenarios de emergencia y situaciones de alto estrés
- Escalabilidad de escenarios

#### 4. Supervisión de la práctica con los simuladores virtuales

- Rol de los instructores en el monitoreo
- Técnicas de retroalimentación en tiempo real

- Ajustes operativos durante las sesiones

#### 5. **Familiaridad de los potenciales conductores con el hardware y software**

- Descripción de la interfaz de usuario
- Instrucciones sobre el manejo físico de los simuladores
- Procedimientos para interactuar con el software durante las simulaciones

#### 6. **Evaluación de desempeño**

- Métodos de captación de datos durante las sesiones
- Criterios de evaluación basados en el rendimiento
- Herramientas de análisis de datos generados

#### 7. **Feedback o retroalimentación y propuestas de mejora**

- Proceso de análisis de resultados
- Planificación de sesiones de seguimiento basadas en desempeño
- Estrategias de desarrollo de competencias específicas

#### 8. **Conclusión**

- Resumen de la importancia de la aplicación estructurada
- Recomendaciones para una implementación efectiva

El **sistema virtual de gestión de la información** está diseñado para ser la base fundamental que sustenta la recolección, análisis y presentación de datos relacionados con el entrenamiento y desempeño de los conductores policiales; el primer componente clave de este sistema es la integración de datos de los simuladores que incluye tanto los resultados de las sesiones de entrenamiento como de las evaluaciones teóricas, es así como los datos generados por los simuladores ya sean tiempos de reacción, precisión en maniobras y decisiones tácticas se almacenarán y procesarán de manera automática. Esta base de datos permitirá realizar una comparativa entre el rendimiento en la simulación virtual y en situaciones reales, brindando una visión completa de las competencias del conductor.

El segundo componente del sistema es la **generación de perfiles de los conductores**, que incluirán los resultados de la evaluación en simuladores y la evaluación teórica. Estos perfiles se actualizarán continuamente y reflejarán el progreso o las áreas de mejora de cada efectivo policial; es en función de estos perfiles que se generará la **retroalimentación constante** para la DIREDDOC (Dirección de Educación y Doctrina PNP), ayudando a identificar los puntos débiles en la *performance* de los efectivos y además proporcionando datos para ajustar el proceso de formación para lo cual el sistema incluirá un **tablero de control con indicadores clave de desempeño (KPI)**, que mostrará el porcentaje de conductores que aprueban las evaluaciones, las áreas de competencia con mayores deficiencias y el grado de efectividad de los simuladores en la mejora de las habilidades de conducción.

#### **Contenido para el perfil del conductor policial:**

##### **1. Datos Generales:**

- Nombre del conductor
- Rango y unidad a la que pertenece
- Fecha de inicio del entrenamiento

##### **2. Desempeño en el entrenamiento con simuladores:**

- Resultados por **escenario simulado** (por ejemplo: persecución, maniobras de emergencia, conducción en condiciones adversas)
- Tiempos de reacción
- Precisión en maniobras y cumplimiento de normas de tráfico
- Puntaje global en el entrenamiento
- Número de sesiones completadas vs. programadas

##### **3. Desempeño en la evaluación teórica:**

- Puntuación obtenida en la evaluación teórica (porcentaje de aciertos)

- Áreas de conocimiento con mayor rendimiento (por ejemplo: señales de tránsito, normativas de seguridad vial)
- Resultados históricos de exámenes teóricos

**4. Desempeño en la conducción real (comparativa con simuladores):**

- Registro de conducción real (por ejemplo, en operativos o entrenamientos reales)
- Comparativa entre los resultados en simuladores y el rendimiento en condiciones reales
- Evaluación de maniobras en situaciones de alto estrés o emergencias en escenarios reales

**5. Áreas de mejora y recomendaciones:**

- Deficiencias en maniobras específicas (ej. frenado de emergencia, esquivar obstáculos)
- Retroalimentación personalizada con sugerencias de mejora

**6. Indicadores de desempeño (KPIs):**

- Tasa de aprobación de evaluaciones (tanto en simuladores como teóricas)
- Tiempo promedio de reacción en simuladores y en conducción real
- Puntajes de evaluación global
- Progreso comparativo entre sesiones de entrenamiento
- Evaluación de la efectividad de la formación a través de la mejora en el desempeño
- Porcentaje de competencia alcanzada en áreas clave (manejo defensivo, conducción en condiciones difíciles, etc.)

Este perfil debe permitir a los instructores y administradores tener una visión integral de las competencias del conductor policial, de forma que se pueda tomar decisiones informadas sobre la asignación de recursos, ajustes en el plan de formación y la adecuación de los simuladores a las necesidades reales del entrenamiento.

Tabla 28

## Descripción del concepto

Ítem	Contenido
¿Cómo se denomina?	<p>Gestión, aplicación y evaluación de simuladores virtuales avanzados para el entrenamiento y la certificación de conducción policial: herramientas tecnológicas, simuladores físicos y procesos de evaluación virtuales.</p> <p>La solución consta de tres macro componentes. El primero de ellos es el protocolo de procesos de gestión, el cual incluye la capacitación de instructores y personal administrativo, la distribución de simuladores virtuales y la organización logística y humana; el segundo es el protocolo de aplicación formativa de los simuladores, teniendo en cuenta las competencias, la programación y la adaptación a los cursos; y finalmente la evaluación a partir de indicadores.</p>
¿En qué consiste la solución? ¿Cómo describiría su solución?	<p>Para la Dirección de Educación y Doctrina PNP, la Escuela de Conductores Policiales, la Escuela de Oficiales y las EETSPP a nivel nacional de nivel pregrado.</p>
¿Para quién es la solución?	<p>Para mejorar el proceso de entrenamiento y evaluación de conducción policial que realizan los efectivos policiales, con base en un enfoque tecnológico.</p>
¿Para qué es la solución?	<p>-Aumento en el porcentaje de efectivos policiales certificados con la licencia de conducir policial.</p>
¿Cuáles son los indicadores claves de desempeño (KPI, por sus siglas en ingles) para identificar que la propuesta ha resultado exitosa?	<p>-Aumento en el porcentaje de efectivos policiales con competencias de manejo policial adecuadas.</p> <p>-Disminución de accidentes de tránsito con participación de vehículos y conductores policiales.</p>

---

¿Qué valor agrega a los usuarios respecto de lo que hoy existe?	<p>-Incremento en la efectividad de éxito en las actividades policiales que involucran la conducción policial.</p>
¿Por qué se indica que su propuesta es innovadora?	<p>-Disminución en costos humanos, sociales y económicos ocasionados por accidentes de tránsito, así como del porcentaje de inoperatividad de los vehículos policiales.</p>
¿Cuáles son los riesgos asociados a la solución (internos y externos)?	<p>El valor agregado que la innovación entrega a los usuarios es la provisión de un nuevo modelo de entrenamiento y evaluación de la conducción policial que, por un lado, provee de eficiencia a la gestión del licenciamiento en el manejo de los recursos, y por el otro, facilita la obtención de competencias basada en evidencias y datos evaluados por un software, siendo más precisa. La propuesta es innovadora porque introduce una herramienta tecnológica innovadora que aborda el proceso de evaluación de conducción policial de manera íntegra, teniendo en cuenta el monitoreo de los efectivos policiales que pasan por él. El uso de herramientas digitales en el proceso formativo y la gestión de recursos es disruptivo para la institución.</p>
¿Qué impactos positivos tiene la solución en su entorno?	<p>Se presentan riesgos asociados a la falta de apoyo y liderazgo por parte del personal directivo de la DIREDDOC, así como también una posible resistencia a los cambios tecnológicos, pues son disruptivos para los procesos internos ya establecidos, y finalmente que no sea posible capacitar a todos los actores involucrados en la implementación, tanto administrativos como pedagógicos.</p> <p>Tiene como objetivo rediseñar el entrenamiento y la evaluación de la conducción policial, reestructurando las competencias de los órganos internos de la PNP y haciéndolos más</p>

---

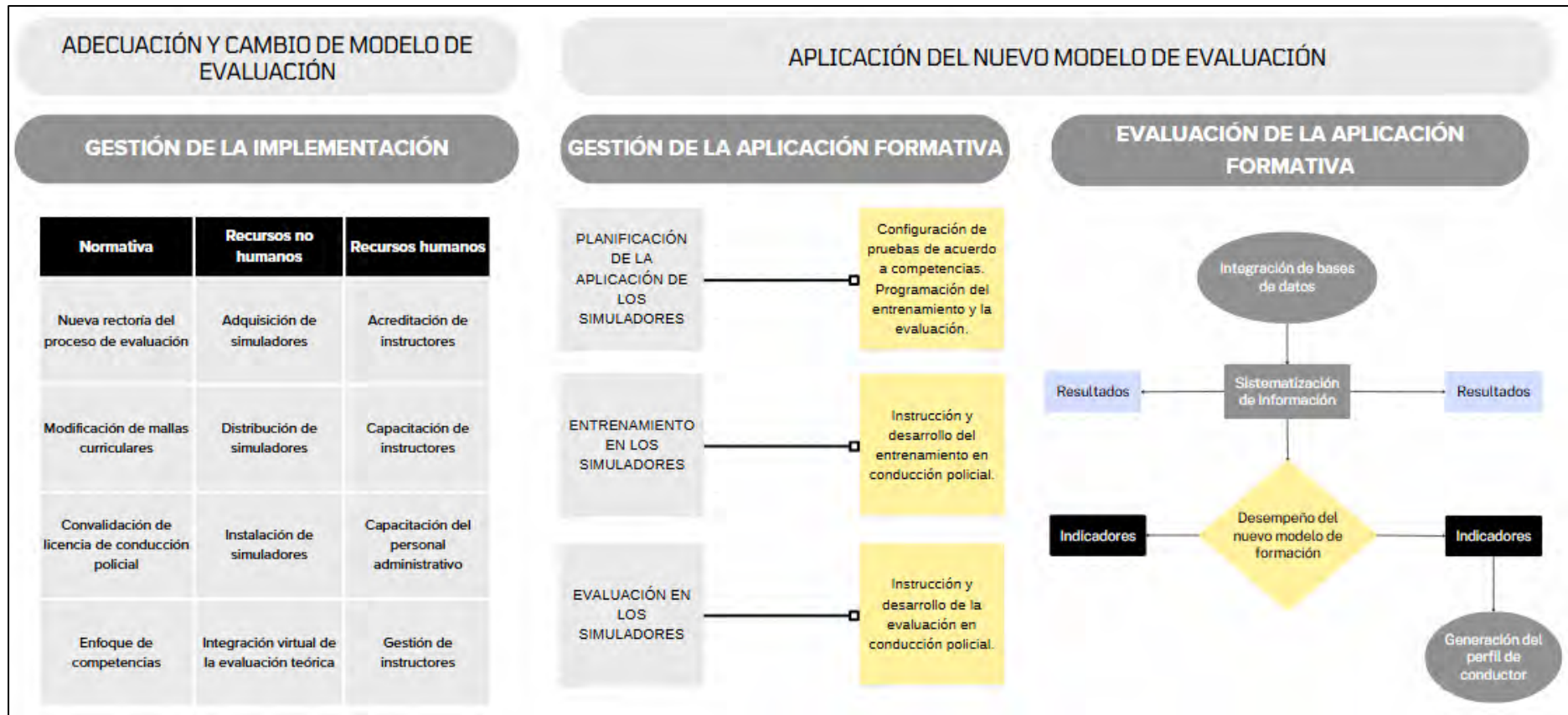
---

¿Cuáles son las principales acciones del usuario?	<p>eficientes. Asimismo, moderniza la institución integrando un enfoque tecnológico a uno de los procedimientos más importantes, como es la obtención de competencias en conducción policial.</p> <p>Se espera que los efectivos policiales que realizan entrenamiento y evaluación de conducción policial interactúen con los simuladores virtuales en las Escuelas correspondientes como parte de su malla curricular, y que puedan obtener la licencia de conducción de forma óptima. Dicha licencia podrá ser convalidada en el MTC posteriormente.</p>
¿Cuáles son las principales acciones de la organización?	<p>Respaldo y cooperación en aspectos normativos, estratégicos, operativos y formativo-educativos.</p>
¿Quiénes son sus aliados estratégicos internos?	<p>Los instructores de conducción policial, los empleados administrativos y los profesores de la DIREDDOC.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones – PNP (DIRTIC).</li><li>- Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial – PNP.</li></ul>
¿Quiénes son sus aliados estratégicos externos?	<ul style="list-style-type: none"><li>- El proveedor del que se adquirirán/comprarán los simuladores virtuales de conducción policial.</li><li>- Gobiernos extranjeros de la región que también implementaron simuladores y pueden compartir buenas prácticas.</li><li>- También el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).</li></ul>

---

**Figura 5**

*Esquema del concepto final con sus componentes*

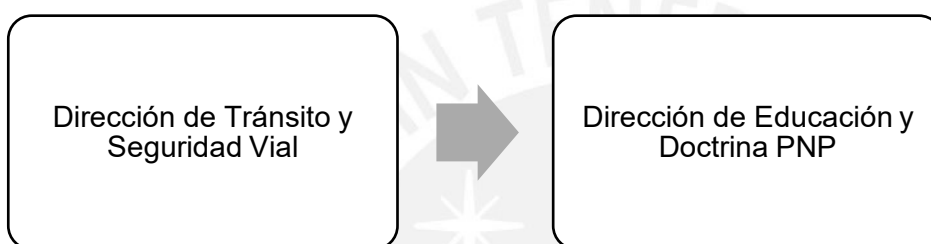


### 3.4.2. Prototipo de alta resolución

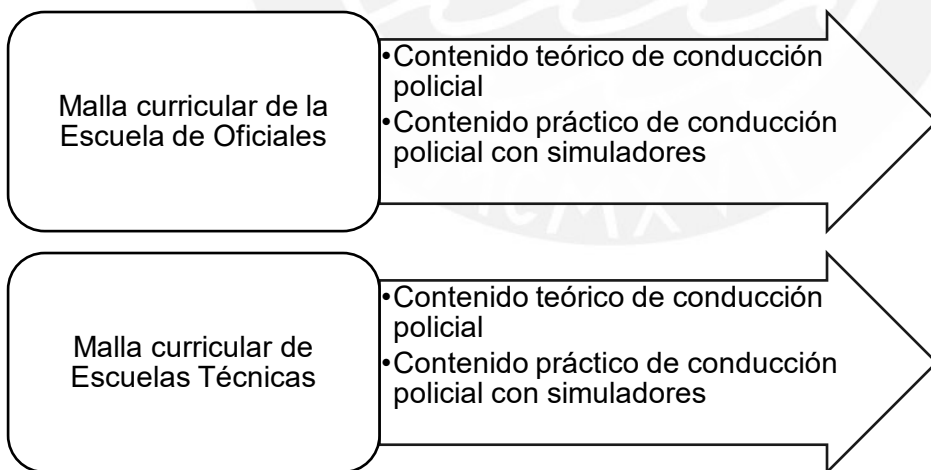
La innovación de alta resolución se encuentra conformada por tres macro componentes, destinados a cada etapa representada en la denominación del concepto final.

#### **MC1. Macro componente 1 – Gestión de la implementación: Protocolo de procesos de gestión para la implementación de los simuladores de conducción**

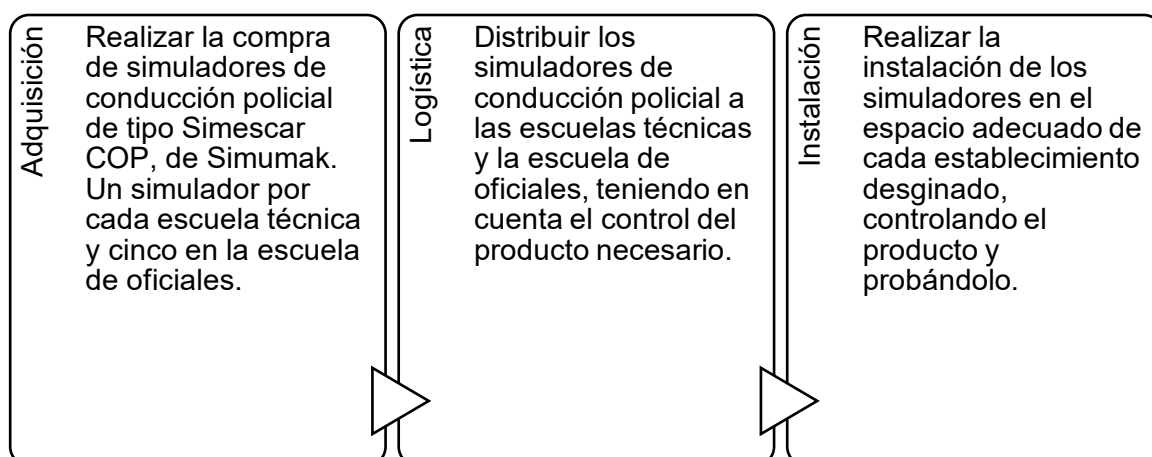
##### *MC1.1. Cambio normativo de la rectoría del proceso de evaluación*



##### *MC1.2. Cambio en los contenidos académicos de las Escuelas Técnicas y la Escuela de Oficiales*



##### *MC1.3. Gestión de adquisición, logística e instalación de los simuladores de conducción*

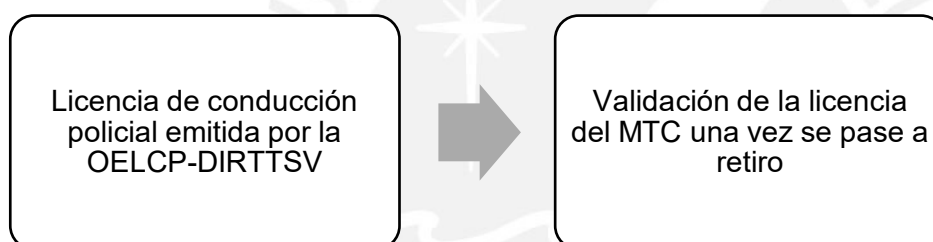


#### MC1.4. Enfoque de competencias

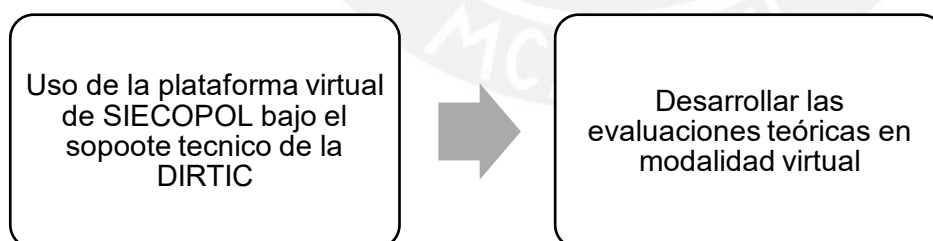
Competencia	Descripción
Manejo defensivo	Desarrollar habilidades para anticipar y evitar posibles riesgos en la vía, garantizando la seguridad del conductor, pasajeros y terceros durante operaciones policiales.
Conducción en situaciones de emergencia	Capacitar al conductor para manejar vehículos de manera segura y eficaz en condiciones de alta presión, como persecuciones o respuestas a emergencias.
Dominio de vehículos especializados	Garantizar el manejo eficiente y seguro de vehículos policiales especializados, como patrulleros, motocicletas, y unidades blindadas.
Técnicas de maniobra avanzada	Perfeccionar la capacidad de realizar maniobras tácticas en espacios reducidos o durante operaciones de intervención, persecución o bloqueo de vehículos.
Control del vehículo en terrenos difíciles	Preparar a los conductores para operar vehículos en <b>condiciones extremas</b> como <b>caminos no asfaltados, inundaciones, o áreas rurales</b> .
Aplicación de normativas de tránsito	Asegurar el alineamiento con las reglamentaciones de tránsito, promoviendo una conducción segura y ejemplar para el resto de los usuarios viales.

Gestión del estrés al volante	Enseñar técnicas psicológicas para manejar el estrés y tomar decisiones rápidas y precisas durante eventos críticos en la conducción policial.
Conducción nocturna y en condiciones adversas	Mejorar la capacidad de operar vehículos policiales con <b>visibilidad limitada</b> , en condiciones de <b>lluvia, niebla, o iluminación baja</b> .
Mantenimiento preventivo básico del vehículo	Capacitar en la inspección rutinaria y mantenimiento básico del vehículo para asegurar su operatividad y minimizar riesgos mecánicos durante las operaciones.
Trabajo en equipo durante la conducción	Desarrollar habilidades de coordinación y comunicación efectiva con otros miembros de la unidad policial durante operativos móviles.

*MC1.5. Validación de la certificación de conducción policial en la conducción civil*



*MC1.6. Integración de la evaluación teórica al sistema virtual*



*MC1.7. Capacitación de instructores de conducción y personal administrativo*

<b>Capacitación de instructores</b>	<b>Formación continua del personal administrativo</b>
Inducción en el control del simulador	Gestión técnica de los simuladores

---

Familiarización con la interfaz, controles y características técnicas del simulador de conducción policial.	Capacitación en instalación, mantenimiento y resolución de problemas técnicos del simulador.
<b>Diseño de escenarios operativos virtuales</b>	Planificación del uso de simuladores
Creación de simulaciones realistas de persecuciones, intervenciones y maniobras tácticas específicas.	Creación de horarios y asignación de recursos para optimizar el uso del simulador por los instructores y alumnos.
Prácticas en conducción defensiva en simuladores	Supervisión del almacenamiento de datos
Desarrollo de técnicas avanzadas de manejo defensivo adaptadas a escenarios virtuales.	Entrenamiento en la gestión de archivos y reportes generados por el simulador (resultados, evaluaciones).
Simulación de condiciones adversas	Elaboración de registros de actividades
Entrenamiento en simuladores para manejar vehículos bajo <b>lluvia, niebla, caminos irregulares, y condiciones de baja visibilidad.</b>	Diseño de formatos para registrar las sesiones de simulación, incluyendo fechas, participantes y objetivos.
Evaluación de competencias en simuladores	Gestión logística de materiales y equipos
Uso de simuladores como herramienta para medir habilidades prácticas y tácticas de los alumnos.	Monitoreo de los <b>insumos</b> necesarios para la <b>operatividad del simulador</b> , como <b>licencias de software y componentes físicos.</b>
Análisis y retroalimentación en simulaciones	Capacitación en normas de seguridad
Capacitación en la observación, análisis y reporte del desempeño de los alumnos durante ejercicios en el simulador.	Aplicación de protocolos de seguridad para el uso del simulador y prevención de accidentes.
Simulación de manejo en emergencias	Capacitación en metodologías de evaluación
Entrenamiento en respuesta rápida y segura ante situaciones críticas como persecuciones y evacuaciones.	Asistencia técnica a los instructores para analizar y registrar el rendimiento de los alumnos en simulaciones.

---

Capacitación en ergonomía del simulador	Adaptación de procesos administrativos al uso del simulador
Uso adecuado de simuladores considerando factores ergonómicos para evitar lesiones o fatiga en sesiones prolongadas.	Incorporación de las actividades del simulador en los planes formativos de la escuela policial.
Integración de normativa vial en simuladores	Monitoreo de la sostenibilidad operativa
Enseñanza del cumplimiento normativo de tránsito y su aplicación en ejercicios virtuales.	Capacitación en estrategias para garantizar la funcionalidad a largo plazo del simulador, incluyendo presupuestos y mantenimientos.
Actualización tecnológica continua	Actualización en tecnología educativa
Capacitación recurrente en el uso de nuevas funcionalidades o actualizaciones del software del simulador.	Formación en nuevas tendencias de tecnología educativa para su aplicación en simuladores y otros recursos formativos.

## MC2. Macro componente 2 - Gestión formativa del simulador: Protocolo de aplicación formativa de los simuladores de conducción

### Figura 6

*Ingreso al simulador de conducción policial*



Tabla 29

*Atributos del simulador*

<b>Puesto de simulación</b>	<b>Perspectiva del instructor</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inmersión total gracias a la RV</li> <li>• Malla curricular adaptada</li> <li>• Diseño del hardware emula una cabina real</li> <li>• Simulador multiplataforma</li> <li>• Proceso evaluativo automatizado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitorización con cuatro pantallas</li> <li>• Datos de manejo entregados en tiempo real</li> <li>• Cambios en las condiciones de los escenarios de conducción</li> <li>• Generación de eventos en simultáneo</li> <li>• Contacto comunicacional con el conductor</li> <li>• Manejo vehicular en modo cooperativo</li> </ul>
<b>Perspectiva de observación</b>	<b>Telematics</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los efectivos que no están entrenando pueden ver el adiestramiento en marcha.</li> <li>• Se encuentra en otro ambiente</li> <li>• Ampliación de las lecciones aprendidas</li> <li>• Dimensiona la lección del instructor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de usuarios (alumnos e instructores)</li> <li>• Manejo y estructura de contenidos</li> <li>• Planeamiento y configuración de prácticas</li> <li>• Generación dinámica de resultados de sesiones</li> <li>• Programación de sesiones de entrenamiento</li> <li>• Acceso a minería de datos de la sesión</li> </ul>

MC3. Macro componente 3 – Evaluación del desempeño formativo: Sistema de información para la gestión de datos de los simuladores



## Capítulo IV

### Análisis de deseabilidad, factibilidad y viabilidad

#### 4.1. Análisis de deseabilidad

El desarrollo del análisis de deseabilidad requiere de la identificación de los actores involucrados en la implementación de la solución. Estos serán evaluados para conocer su nivel de influencia y de voluntad para dicha implementación. Para ello, primero se debe establecer el tipo de actores que se presentan. En tal caso, los actores son usuarios internos de la organización, aunque con distinción entre ellos. Se presentan usuarios internos que se encargan de la dirección, así como aquellos que se encargan de la ejecución formativa y de parte de la gestión. Finalmente, los usuarios internos también pueden presentarse como beneficiarios de la innovación para el presente proyecto.

El proyecto involucra a cinco actores en total. El primero de ellos es la Dirección de Educación y Doctrina PNP como ente rector de la formación en conducción policial, así como las unidades educativas donde se ejecuta la formación, las cuales son la Escuela de Oficiales PNP y las Escuelas Superior Técnicas de Suboficiales PNP. Asimismo, se encuentran las regiones policiales, las cuales participan de la ejecución de la evaluación de conducción. Por su parte, el último actor es el personal policial que recibe la formación. Todos ellos son usuarios internos de la organización, aunque el personal policial a nivel nacional también es considerado como el beneficiario de la implementación de la solución

En términos de poder, la Dirección de Educación y Doctrina PNP tiene un nivel de poder alto, pues es el ente rector de la formación policial y el que dirigirá la implementación como estrategia. Por su parte, las escuelas a su cargo tienen un nivel de poder medio frente a la implementación de la innovación, ya que se encargan de la ejecución y de una planificación a nivel operativo y formativo. Asimismo, las regiones policiales tienen un nivel de influencia medio, puesto que participan de la ejecución de la evaluación, más no participa

de los procesos anteriores. Por último, el personal policial tiene poder bajo, ya que de ellos no depende si se implementa o no la innovación, ni cómo será implementada.

Todos los actores presentan un nivel de deseabilidad alto. En primer lugar, la Dirección de Educación y Doctrina PNP aumenta su capacidad y objetivos y metas institucionales en términos formativos, cubriendo además el gasto público correspondiente. Las escuelas mejoran su nivel y calidad educativa, optimizando la generación de competencias en los efectivos policiales. Las Regiones Policiales cuentan con personal competente en conducción por la facilidad del entrenamiento en simuladores en contraposición con las evaluaciones tradicionales limitadas por los recursos logísticos y de infraestructura. Por último, el personal policial a nivel nacional desea fuertemente aumentar sus capacidades y mejorar su desempeño en conducción policial.

**Tabla 30**

*Matriz de análisis de deseabilidad*

<b>Actor</b>	<b>Nivel de influencia</b>	<b>Nivel de deseabilidad</b>
Dirección de Educación y Doctrina PNP	Alto	Alto
Escuela de Oficiales PNP	Medio	Alto
Escuelas de Suboficiales PNP	Medio	Alto
Regiones Policiales	Medio	Alto
Personal policial a nivel nacional	Bajo	Alto

#### **4.2. Análisis de factibilidad**

La PNP a través de la Dirección de Educación y Doctrina cuenta con las competencias requeridas para implementar los simuladores virtuales y el sistema de control, ya que es la responsable de mejorar las condiciones, los procesos y los resultados de la formación policial a nivel nacional. Esta unidad de la policía encabeza el sistema de educación policial en el Perú y, como parte de un órgano del Estado, tiene establecidas sus competencias al respecto

el reglamento de la Ley de la PNP, así como se encuentra alineada a políticas como la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública y el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana.

La normativa tanto interna como externa de la organización respaldan la factibilidad de la implementación de la solución innovadora. Esta normativa confirma las funciones de la institución policial sobre la formación en conducción policial, así como en los factores que la rodean y sus efectos. Entre esta normativa se encuentra la Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, la Ley de la Policía Nacional del Perú, la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre y el Reglamento Nacional de Tránsito. Adicionalmente, se presenta en términos formativos el D. Leg 1318, que regula la formación profesional de la PNP y su reglamento.

Las capacidades tecnológicas necesarias con las que debe contar la organización corresponden al manejo y la aplicación de programas de software y hardware avanzado, lo cual incluye un entorno tecnológico adecuado para hacer funcionar óptimamente los simuladores virtuales y el sistema de información que lo sostiene. En tal sentido, la organización cuenta con experiencia en el uso de este tipo de sistemas, ya que la institución policial posee una red de sistemas de información integrados, por lo cual incorporar uno nuevo a los procesos que realiza el personal es un procedimiento conocido y al cual se está adecuado.

La Dirección de Educación y Doctrina PNP a través de sus escuelas de formación y educación continua, cuenta con el tiempo adecuado para conseguir la implementación de la solución innovadora. La adquisición e instalación de los simuladores, así como el desarrollo y la integración del sistema virtual se pueden realizar en un tiempo razonable. Por otro lado, se afirma que no existen normas que limiten la implementación; por el contrario, la normativa vinculada a la PNP hace mucho énfasis en la formación policial, así como un enfoque moderno y tecnológico. Así, la normativa interna fortalece la implementación.

Por su parte, en cuanto a las limitaciones culturales, estas pueden presentarse como las dificultades en términos de capacidad organizacional para gestionar los simuladores y la

nueva modalidad de entrenamiento y evaluación de conducción policial a lo largo de todo el país, lo cual está vinculado a la cultura organizacional de la institución, que también puede incluir la resistencia al cambio a procesos más tecnológicos en el personal en general. En adición, en función a las limitaciones físicas, estas pueden vincularse a los inconvenientes logísticos para trasladar e instalar los simuladores de conducción en las distintas escuelas.

La organización puede superar la resistencia al cambio con la ejecución de programas de capacitación que consideren los beneficios de la obtención de habilidades relacionadas al uso de hardware y software avanzados. Además, estas capacitaciones deben tener un enfoque integrador, en el cual se recalque la importancia de la participación de todos los miembros de la organización para implementar la innovación. Las brechas tecnológicas y de infraestructura también pueden ser superadas con la inversión que se tiene prevista, la cual será detallada en el siguiente apartado.

#### **4.3. Análisis de viabilidad**

Los elementos que representan costos para la implementación de la propuesta se dividen en tres tipos: producto, desarrollo y capacitación. El primero de ellos corresponde a la compra o adquisición de los simuladores virtuales, tanto de motocicletas como de vehículos mayores de policía. Esta adquisición se hará a nivel internacional, es decir, se comprará los simuladores a una empresa extranjera que también se encargará de su traslado. Cada unidad de vehículos mayores cuesta 800,000 soles, por lo que, si se requieren 4 unidades de estos simuladores, el costo en conjunto asciende a 3,200,000 soles. Por su parte, cada unidad de motos cuesta 600,000, por lo que 4 unidades ascenderían a 2,400,000.

En segundo lugar, se encuentra la categoría de desarrollo, orientada al desarrollo de software. Para ello, se contratará el servicio de desarrollo de software correspondiente al sistema de información, cuyos requerimientos incluyen la arquitectura, la plataforma y el diseño de la interfaz para su uso. Siendo un software de gestión que se basa en la analítica de datos y la actualización constante, su costo asciende a 100,000 soles, teniendo en cuenta también la cantidad de usuarios en simultáneo en el programa.

En tercer lugar, se encuentra la categoría correspondiente a los servicios de capacitación. En tal sentido, se contratará el servicio de capacitación dirigido a instructores y personal administrativo, cuyo contenido será desarrollar las competencias necesarias para el manejo adecuado de los simuladores, tanto formativa como administrativamente, y el uso del sistema de información, con la finalidad de optimizar el análisis de datos en la organización. Este servicio, que consta de varias sesiones, puede ascender a 30,000 soles.

Por lo tanto, se observa en la Tabla 31 que, en conjunto, el costo total de implementar la propuesta de solución innovadora asciende a 5,730,000 soles aproximadamente, agregando los costos de los simuladores, el desarrollo del software de gestión y la capacitación del personal.

**Tabla 31**

*Costos de la implementación del prototipo de innovación*

Ítem	Cantidad	Costo unitario	Categoría	Costo aproximado
Simuladores virtuales de conducción policial – V My	4	S/. 800 000	Producto	S/. 3 200 000
Simuladores virtuales de conducción policial - Motos	4	S/. 600 000	Producto	S/. 2 400 000
Diseño del Sistema de Información	1	S/. 100 000	Desarrollo	S/. 100 000
Capacitación del personal	1	S/. 30 000	Servicio	S/. 30 000
Actualización de licencias	1 al año	S/. 30 000	Servicio	S/. 30 000
Configuración de escenarios	1	S/. 30 000	Servicio	S/. 30 000

Mantenimiento preventivo y correctivo del hardware (repuestos)	1 al año	S/. 100 000	Servicio	S/. 100 000
<b>TOTAL</b>				<b>S/. 5 890 000</b>

El modelo más convencional para el financiamiento de la propuesta corresponde al Presupuesto Institucional Anual (PIA) de la Unidad Ejecutora 019-43: Escuela Nacional de Formación Profesional Policial PNP, particularmente enfocado en la Categoría Presupuestal 9001: Acciones Centrales, cuyo monto es de 8,961,544 para el año 2024. En esta misma línea, se conocerán las fuentes de financiamiento de dicho presupuesto para establecer su origen exacto.

**Tabla 32**

*Fuentes de financiamiento*

<b>Fuente</b>	<b>PIA</b>	<b>PIM</b>
Recursos ordinarios	8,961,544	8,961,544
Donaciones y transferencias	0	0
Recursos determinados	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>8,961,544</b>

De acuerdo a lo presentado en la Tabla 32, la fuente de financiamiento para la implementación de la solución provendría totalmente de los Recursos Ordinarios de la institución policial para el año en que aquello se realice. Sin embargo, se presenta una alternativa más adecuada, la cual corresponde al Proyecto de Inversión Pública (PIP). Esta modalidad es la elegida, pues es más apropiada por el alto costo que se pretende invertir, especialmente en la compra de los simuladores virtuales de conducción de vehículos mayores y menores SIMUMAK. Este financiamiento, podría alinearse y articularse con ciertas actividades y proyectos programados dentro del POI Multianual del MININTER, que conllevaría a ser viable esta inversión, bajo los objetivos, ejes y componentes que sustentan

el Plan Estratégico de Capacidades de la Policía Nacional del Perú al 2030 “Mariano Santos Mateos” para el Fortalecimiento y Modernización de la PNP.

La actualización del sistema educativo, a través de inversiones en infraestructura, implementación y equipamiento de las escuelas de pregrado, educación continua (Escuela de Conductores), permitirán reducir las brechas de calidad de la enseñanza académica especializada y perfeccionando las capacidades, habilidades y destrezas del desempeño operativo, respuesta inmediata eficaz y eficiente ante el requerimiento ciudadano, durante la conducción de las unidades motorizadas del parque automotor que componen la flota vehicular policial existente, aunado a esto, su soporte de mantenimiento preventivo y correctivo de estos, ante su uso e inoperatividad durante el desempeño de la función policial.



## Conclusiones

El problema público es la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP. Este problema se entiende por el hecho de que no existen suficientes efectivos policiales licenciados y las pruebas de licenciamiento no son las adecuadas para confirmar y validar competencias adquiridas. Los efectos de este problema van desde la ineficacia en la optimización del uso de flota vehicular, que conlleva a la inoperatividad tanto de vehículos mayores como motocicletas, hasta la inseguridad ciudadana y la falta de capacidad policial, pasando por la ocurrencia de accidentes de tránsito producidos por personal policial. Es por estos motivos que se seleccionó el presente problema público.

La primera causa es el deficiente diseño del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales, que incluye la ineficacia en la planificación estratégica y operativa del proceso de manejo, así como el inadecuado planeamiento educativo y curricular para la evaluación de competencias. La segunda causa es la ineficiente gestión administrativa en la implementación del proceso de evaluación de conducción, que abarca la insuficiencia de recursos logísticos y el limitado volumen de recursos. La tercera causa es la inadecuada normatividad sobre el proceso de evaluación de conducción, que consta de la superposición de funciones entre actores involucrados y la falta de claridad y precisión en la regulación de este proceso.

El desafío de innovación es ¿Cómo podemos mejorar el deficiente diseño y la ineficiente gestión administrativa del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales para solucionar la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales para el ejercicio de la función policial, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, años 2022 - 2024? El concepto final del prototipo de la innovación es la gestión, aplicación y evaluación de simuladores virtuales avanzados para el entrenamiento

y la certificación de conducción policial: herramientas tecnológicas, simuladores físicos y procesos de evaluación virtuales.

El primer macro componente del prototipo final es el protocolo de procesos de gestión, el cual incluye la capacitación de instructores y personal administrativo, la distribución de simuladores virtuales y la organización logística y humana. Por otro lado, el segundo macro componente del prototipo final es el protocolo de aplicación formativa de los simuladores, teniendo en cuenta las competencias, la programación y la adaptación a los cursos. Por último, el tercer macro componente del prototipo final es la evaluación a partir de indicadores, que consiste en la implementación de un sistema de gestión del desempeño de la aplicación de los simuladores en términos formativos y administrativos.

La primera fase del proceso de construcción del prototipo final consiste en aplicar la metodología de lluvia de ideas a partir del estudio de experiencias previas, generando un bosquejo para el concepto de la innovación. Por su parte, la segunda fase trata de desarrollar los niveles de prototipado que pasan por el nivel conceptual, nivel sensorial y nivel funcional, con el objetivo de consolidar el concepto, la interacción del usuario y la funcionalidad del prototipo cuando sea implementado. Finalmente, la tercera fase corresponde a la fase de testeo y presentación del prototipo final, la cual consiste en aplicar un proceso de testeo a los potenciales usuarios del prototipo, con el objetivo de modificar y mejorar algunos aspectos que lleven a su presentación final.

El análisis de deseabilidad señala que el prototipo es altamente deseable por todos los actores involucrados, tanto usuarios internos como externos, por lo que existe voluntad institucional para su implementación. Asimismo, el nivel de influencia es variado entre los actores. Por otro lado, el análisis de viabilidad indica que el prototipo requiere del costeo de simuladores, desarrollo de software y capacitación de personal, cuya fuente de estos costos vendría a ser un Proyecto de Inversión Pública. El análisis de factibilidad plantea que la implementación del prototipo es altamente factible, ya que la organización cuenta con las

facultades para realizar todas las acciones que la hagan posible, así como también no presenta limitaciones normativas o físicas, y tiene capacidad tecnológica adecuada.

La primera parte de la estrategia corresponde a la realización de una correcta adquisición de los equipos tecnológicos; es decir, de los simuladores virtuales de conducción policial respetando los procesos de un proyecto de inversión pública (PIP) para su financiamiento, la segunda parte de la estrategia se fundamenta en función a la capacitación del personal involucrado lo cual abarca a los instructores, personal administrativo, personal docente y estudiantes con la finalidad de usar adecuadamente los simuladores. Finalmente, la tercera parte consiste en consolidar la transformación tecnológica para facilitar la implementación del prototipo, modernizando los procesos de gestión formativa.



## Recomendaciones

El enfoque de competencias en el entrenamiento y la evaluación formativa con simuladores de conducción policial debe integrar habilidades técnicas, actitudes y conocimientos necesarios para el correcto desempeño en situaciones reales. Los simuladores permiten recrear escenarios complejos ya sean persecuciones o maniobras en condiciones adversas, brindando un entorno seguro y controlado en la etapa formativa; asimismo, se deben desarrollar planes de instrucción que incluyan la retroalimentación o *feedback* constante basado en datos recolectados por el sistema de análisis asegurando que los policías adquieran competencias aplicables y alineadas con los estándares internacionales de conducción vehicular policial.

El diseño e implementación de los simuladores devendría en la construcción de perfiles específicos para los conductores policiales considerando capacidades técnicas, experiencia previa y adaptabilidad a las nuevas tecnologías, estos perfiles ayudarían a la asignación del personal más idóneo a roles operativos críticos y permitirán realizar un seguimiento individualizado de su desempeño bajo el sistema de análisis de datos. La construcción de estos perfiles debe incluir variables psicomotrices, capacidad de toma de decisiones bajo presión y evaluación de riesgos.

Es imprescindible continuar fortaleciendo la capacidad institucional en modernización tecnológica, asegurando que los simuladores y sistemas de análisis de datos sean integrados dentro de una estrategia más amplia de digitalización de procesos. Esto incluye garantizar recursos financieros sostenibles, la capacitación constante del personal en el uso de estas tecnologías y la actualización periódica del software de los simuladores para mantenerse al día con los avances técnicos; además, se debe fomentar la colaboración interinstitucional para la transferencia de conocimientos/procedimientos fortaleciendo la capacidad operativa de la institución policial y mejorando la calidad del servicio público.

### Referencias bibliográficas

- Alcaraz, N. (2015). Evaluación versus calificación. *Aula de Encuentro*, 17(2), 229-236.  
<https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/ADE/article/view/2662>
- Alcaraz, N. y Fernández, M. (2024). Presentación. Evaluación y calificación ¿una relación tóxica? Funciones y finalidades diferenciadas y modelos de convivencia. *Revista Iberoamericana de Evaluación Educativa*, 17(1), 7-9.  
<https://revistas.uam.es/riee/article/view/19158/17098>
- Allendez-Sullivan, P. (2007). Certificando calidad en la UCEMA: El camino hacia la mejora continua. *Biblios*, (29), 1-13. <https://www.redalyc.org/pdf/161/16111500004.pdf>
- Arjona-Granados, M. del P., López, A. y Maldonado-Mesta, E. (2022). Los sistemas de gestión de la calidad y la calidad educativa en instituciones públicas de Educación Superior de México. *Retos: Revista de Ciencias de la Administración y Economía*, 12(24), 268-283. <https://doi.org/10.17163/ret.n24.2022.05>
- Armijo, M. (2011). *Planificación estratégica e indicadores de desempeño en el sector público*. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), Editorial CEPAL.
- Bañuelos-Hernández, O., Correa-Fuentes, D., Covarrubias-Ruesga, M., y Cabrera-Andrade, P. (2022). Evaluación por indicadores de accesibilidad universal en el espacio público: Centro Histórico de Manzanillo. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 17(32), 37-50. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477970602004>
- Barraza, A. y Cortez, G. (2023). Las competencias laborales y las oportunidades en el sector educativo. *Desafíos Educativos – REDECI*, 6(2), 222-233.  
<http://revista.ciinsev.com/assets/pdf/revistas/REVISTA12.5/19.pdf>

- Bernal, M. (2019). La función policial desde la perspectiva de los derechos humanos y la ética pública. *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla, México*, 13(44), 251-279. <https://www.scielo.org.mx/pdf/rius/v13n44/1870-2147-rius-13-44-251.pdf>
- Bonnefoy, J. y Armijo, M. (2005). *Indicadores de desempeño en el sector público*. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social – ILPES. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/bb0ea741-8963-4bd7-92b7-0a7b7cea6738/content>
- Buenos Aires. (6 de agosto de 2017). *Realidad virtual: cómo se capacitan los agentes para manejar*. <https://buenosaires.gob.ar/noticias/realidad-virtual-como-se-capacitan-los-agentes-para-manejar>
- Bustamante M., Zerda, E., Obando, F., y Tello, M. (2019). Fundamentos de la calidad de servicio, el modelo SERVQUAL. *Revista Empresarial*, 13(2), 1–1. <https://doi.org/10.23878/empr.v13i2.159>
- Castillo, L. (2023). Índice de Calidad de Gestión Pública de Municipalidades en Perú. *Revista Estudios Económicos*, 42, 83 – 107. [www.bcrp.gob.pe/publicaciones/revista-estudios-economicos.html](http://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/revista-estudios-economicos.html)
- Cetina, S. del R., Mul, J., y López, L. (2023). Evaluación del desempeño por competencias en una empresa comercial en Mérida, Yucatán. *Desarrollo Sustentable, Negocios, Emprendimiento Y Educación*, 5(48), 52–66. <https://doi.org/10.51896/rilcods.v5i48.320>
- Cevallos, R., Carreño, D., Peña, L. y Pinargote, K. (2019). Evaluación de la calidad del servicio: un paso más cerca de la objetividad. *Revista San Gregorio*, 28, 48-59. <https://doi.org/10.36097/rsan.v0i28.709>
- Chiavenato, I. (2011). *Administración de Recursos Humanos: El capital humano de las organizaciones*. McGraw Hill.

- Chinchilla, K. (2000). *Un sistema de evaluación del desempeño: aspectos a considerar en su diseño*. Campus.
- Choquehuanca, V., Cárdenas, F., Collazos, J. y Mendoza, W. (2010). Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en el Perú, 2005-2009. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 27(2), 162-169.
- Citarella, P. (2023). *Diseño y Planeamiento del Currículum (Segundo semestre - 96 hs)*. Universidad Nacional de la Plata. <https://wp-psico-admin.psico.unlp.edu.ar/wp-content/uploads/2023/09/Diseno-y-Planeamiento-del-Curriculum-2023.pdf>
- Cobos, A. (2012). Ausencia de normatividad adecuada en los procesos de evaluación y acreditación de la educación superior en México. *REJIE: Revista Jurídica de Investigación y Innovación Educativa*, (5), 106-120.
- Cortés, Y., García, L., Gómez, C., y Marín, A. (2017). Modelo de policía y direccionamiento. Insumos para la modernización y transformación. *Estrategia & Decisión*, (2), 1-8.
- Dávila, M., Coronado, J., y Cerecer, B. (2012). Las dimensiones de la calidad del servicio en el proceso de distribución y comercialización de energía eléctrica. *Contaduría y Administración* 57(3), 175-195. <https://www.scielo.org.mx/pdf/cya/v57n3/v57n3a8.pdf>
- Decreto Supremo N° 040-2008-MTC [Ministerio de Transporte y Comunicaciones]. Aprueban el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre. 17 de noviembre de 2008.
- Delgado, S. (22 de marzo de 2019). Fundtrafic forma a la Guardia Civil de Tráfico en concienciación. Fundtrafic. <https://fundtrafic.org/fundtrafic-forma-a-la-guardia-civil-de-traffic-en-concienciacion/>
- Del Río, L. (2023). Récord de condenas por delitos viales. *Revista Tráfico y Seguridad Vial*, 39(267), 7. <https://revista.dgt.es/Galerias/hemeroteca/revista/N-267.pdf>

- Flores, K., y García, M. (2024). Consecuencias por incumplimiento a las normas de tránsito por sobrepasar los límites de velocidad en Perú. *SCIÉENDO*, 27(2), 161-165.  
<https://doi.org/10.17268/sciendo.2024.023>
- García, J. (2023) Política de modernización de la gestión pública y calidad del servicio de autorización de radiodifusión. *Gestión En El Tercer Milenio*, 26(51), 117-132.  
<https://doi.org/10.15381/gtm.v26i51.25513>
- Gil, J. (2007). La evaluación de competencias laborales. *Educación XXI*, 10, 83-106.
- Guerrero, S. (2018). Indicadores de calidad en el cuidado de enfermería: estrategia para la cobertura universal de salud. *Ciencia y enfermería*, 24, 1-3.  
<https://dx.doi.org/10.4067/s0717-95532018000100101>
- Hernández, C., Prieto, A., y Hernández, C. (2017). Dimensiones de la calidad de servicio presentes en los programas de postgrado. Reflexiones teóricas. *Impacto Científico Revista Arbitrada Venezolana*, 12(2), 127-141.  
<https://biblat.unam.mx/hevila/Impactocientifico/2017/vol12/no2/8.pdf>
- Herrera, R. y Pueblas, W. (2020). *Manual de conducción vehicular práctica: AUTOMÓVIL. Nivel básico*. Buenos Aires Ciudad. <https://autoescuelacity.com.ar/wp-content/uploads/2022/10/Manual-de-conduccion-vehicular-automovil.pdf>
- Hurtado, D. (2008). *Principios de administración*. Editorial ITM.
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (2005). *Manual de conducción eficiente para conductores de vehículos industriales*. IDEA.  
[https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_Manual\\_de\\_conduccion\\_eficiente\\_488980a3.pdf](https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_conduccion_eficiente_488980a3.pdf)
- Jerez, C., Torres, A., y Beltrán, M. (2020). *Criterios para la evaluación de fatiga en conductores de transporte* [Trabajo Monográfico para optar el título de Especialista en Gerencia en Riesgos Laborales, Seguridad y Salud en el Trabajo; Corporación

Universitaria Minuto de Dios].

[https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/11708/5/TE.RLA\\_JerezClaudia-TorresAngela-BeltranMiguel\\_2020.pdf](https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/11708/5/TE.RLA_JerezClaudia-TorresAngela-BeltranMiguel_2020.pdf)

Karahan, M., y Mete, M. (2014). Examination of Total Quality Management Practices in Higher Education in the Context of Quality Sufficiency. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 109(1), 1292-1297. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.12.627>

Körner, S. (2021). *Nonlinear Pedagogy in Police Self-Defence Training: Concept and Application*.

Lagares, N., Pereira, M. y Jaráiz, E. (2015). El Índice de Cobertura de Servicios (ICS). Un instrumento para la evaluación de los Servicios Públicos. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, (13), 9–24. <https://doi.org/10.24965/gapp.v0i13.10237>

Ley N° 29365 de 2009. Ley que establece el sistema de control de licencias de conducir por puntos. 28 de mayo de 2009. D.O. No. 396532.

López, D. (2023). Abordaje durante los operativos policiales nocturnos de seguridad vial en Tegucigalpa. *UMH - Sapientiae*, 4(1), 14–24. <https://doi.org/10.5377/umhs.v4i1.17210>

MININTER (2024). Datos policiales: Vehículos de la Policía Nacional del Perú - marzo 2024. Dirección General de Información para la Seguridad - Viceministerio de Seguridad Pública – Ministerio del Interior.

Molina-Isaza, L. (2023). Desafíos actuales de la planificación educativa en Colombia. *Revista UNIMAR*, 41(2), 184–202. <https://doi.org/10.31948/Rev.unimar/unimar41-2-art11>

Montoya, J. y Correa, M. (2011). Normatividad y realidad. *Revista Ratio Juris*, 6(13), 37-57.

Napa-Vilela, Z. (2023). Los recursos didácticos como apoyo en el proceso de enseñanza-aprendizaje de los estudiantes. *MQRInvestigar*, 7(3), 4078-4105. <https://doi.org/10.56048/MQR20225.7.3.2023.4078-4105>

Norma Técnica N° 001-2022-PCM-SGP de 2022. [Presidencia del Consejo de Ministros]  
Norma Técnica Para La Gestión De La Calidad De Servicios En El Sector Público. 17  
de noviembre de 2022.

Observatorio Vial Venezolano (2023). *Motorizados encabezan las cifras de muertes por accidentes de tránsito*. Observatorio Seguridad Vial.  
<https://seguridadvial.org.ve/motorizados-encabezan-las-cifras-de-muertes-por-accidentes-de-transito/>

Perrenoud, P. (2004). *Diez nuevas competencias para enseñar*. México: SEP.  
<https://www.uv.mx/dgdaie/files/2013/09/Philippe-Perrenoud-Diez-nuevas-competencias-para-ensenar.pdf>

Pico, M., González, R. y Noreña, O. (2011). Seguridad Vial y Peatonal: Una aproximación teórica desde la política pública. *Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2), 190-204.

Prieto, N. (2019). *Importancia de los centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir en la provincia de Huaura de conformidad al nuevo reglamento 2016-2018* [Tesis para obtener el título de abogado, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión].  
<https://repositorio.unjfsc.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14067/3347/NILVA%20HAY%20DEE%20PRIETO%20FLORES.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Quispe, Y. (2021). *Evaluación del examen de conocimiento para obtención o revalidación de licencias de conducir en el ministerio de transportes y comunicaciones, Puno 2019* [Tesis de licenciatura, Universidad Nacional del Altiplano].  
[http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14082/16089/Quispe\\_Perez\\_Yermahin\\_Cooper.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14082/16089/Quispe_Perez_Yermahin_Cooper.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Ramos, E., Mogollón, F., Santur, L., y Cherre, I. (2020). El modelo Servperf como herramienta de evaluación de la calidad de servicio en una empresa. *Universidad y Sociedad*, 12(2), 417-423. <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v12n2/2218-3620-rus-12-02-417.pdf>

Resolución Directoral N° 3634-2013-MTC/15 de 2013. [Ministerio de Transporte y Comunicaciones] Características especiales del circuito de manejo con el que deben contar las escuelas de conductores. 4 de septiembre de 2013.

Ruelas-Barajas, E. (2011). Calidad y accesibilidad. *Gaceta Médica de México*, 147, 510-513.  
<https://www.medigraphic.com/pdfs/gaceta/gm-2011/gm116j.pdf>

Salazar, D. y Romero, G. (2006). Planificación. ¿Éxito Gerencial? *Multiciencias*, 6(1), 1-17.  
<https://produccioncientificaluz.org/index.php/multiciencias/article/view/16616>

Sánchez, M. (2023). Calidad de servicio y satisfacción del cliente en instituciones educativas. Caso INTERPASS S.A.C. año 2021. *Gestión En El Tercer Milenio*, 26(51), 183-196.  
<https://doi.org/10.15381/gtm.v26i51.22714>

Sánchez, R., Lardé, J., Chauvet, P., y Jaimurzina, A. (2017). *Inversiones en infraestructura en América Latina Tendencias, brechas y oportunidades*. CEPAL-ONU.  
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/6d013a0d-f9b1-43e4-8bf1-f9ec20ab654a/content>

Sandberg, E. (2013). Understanding logisticsbased competition in retail-a business model approach. *International Journal of Retail & Distribution Management*, 41, 176-188.  
<http://dx.doi.org/10.1108/09590551311306237>

Servicio de Protección Federal. (20 de septiembre de 2019). *El SPF inaugura Simulador de Manejo Virtual, en colaboración con la Embajada de EU*. Gobierno de México.  
<https://www.gob.mx/proteccionfederal/articulos/el-spf-inaugura-simulador-de-manejo-virtual-en-colaboracion-con-la-embajada-de-eu>

Simpson, R. (2019) Police vehicles as symbols of legitimacy. *Journal of Experimental Criminology*, 15, 87–101. <https://doi.org/10.1007/s11292-018-9343-5>

Witrock, M. (1990). La investigación de la enseñanza III Profesores y alumnos. Paidós Educador.

## Anexos

### **Anexo 1: Descripción de los tres problemas públicos que ha identificado en la etapa 1 y cuál de ellos ha sido seleccionado**

#### **Problema Publico 1:**

**Reducida calidad y cobertura del proceso de evaluación de las competencias del manejo y/o conducción de vehículos policiales para el para el ejercicio de sus funciones, en el Perú entre los años 2022 - 2024**

Evidencias disponibles.

La Policía Nacional del Perú, como fuerza pública del Estado, tiene la responsabilidad de ejercer competencia funcional y exclusiva a nivel nacional en materia de orden interno y orden público, según la Ley de la Policía Nacional del Perú (Decreto Legislativo N.º 1267). Dentro de este contexto, el servicio policial que se brinda por parte de sus integrantes, viene siendo afectada por la reducida calidad de los procesos de evaluación y certificación de competencias básicas y especializadas en el manejo y/o conducción de vehículos policiales en el desempeño de sus funciones, tanto en la prevención como en la investigación, reflejadas estas, en el conocimiento, seguridad, confianza, eficiencia, destrezas, técnicas y habilidades ante escenarios y situaciones de emergencia y riesgo, ante el incremento de la delincuencia común y la criminalidad organizada que afectan a la ciudadanía.

Con una población actual de 122,566 efectivos policiales activos, en las jerarquías de Sub Oficiales de armas y de servicios, asignados en las diversas unidades orgánicas a lo largo y ancho del territorio nacional, la real problemática existente, es la brecha entre el número de efectivos policiales evaluados y la cantidad de certificaciones expedidas a nivel nacional para la conducción y/o manejo de vehículos policiales ascendentes a 27,030, aunado a esto, la reducida calidad de los procesos de evaluación de competencias básicas y especializadas de conducción y/o manejo, así como la problemática normativa existente para la certificación y tramite.



**CUADRO NUMÉRICO DE PERSONAL PNP CON INDICACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL**

CATEGORIA	ACTIVIDAD	DISPONIBILIDAD	RETIRO	FALLECIDO	TOTAL
SUBOFICIALES DE ARMAS	120,314	1,129	89,793	3,280	214,516
SUBOFICIALES DE SERVICIOS	2,252	22	12,789	262	15,325
<b>TOTAL</b>	<b>122,566</b>	<b>1,151</b>	<b>102,582</b>	<b>3,542</b>	<b>229,841</b>

Sin embargo, esta problemática conlleva a que dicha brecha, es ocasionada por ciertos factores de causalidad, referidas a la inadecuada y deficiente capacidad de recursos humanos, logísticos, tecnológicos e infraestructura con que cuentan las únicas escuelas de instrucción a nivel policial con sede en Lima, como es la Escuela de Conductores Policiales (ESCONPOL) y Escuela de Motociclismo Policial (ESMOPOL), así como la Oficina de Expedición de Licencias de Conducir Policial (OELCP).

AÑO 2022 (ENE-DIC)			AÑO 2023 (ENE-DIC)			AÑO 2024 (ENE-FEB)		
<b>PARA PATRULLEROS</b>			<b>PARA PATRULLEROS</b>			<b>PARA PATRULLEROS</b>		
CATEGORIA PA I	CATEGORIA PA II	TOTAL	CATEGORIA PA I	CATEGORIA PA II	TOTAL	CATEGORIA PA I	CATEGORIA PA II	TOTAL
6598	2796	9394	7,196	1,180	8,376	2,029	297	2,326
<b>PARA MOTOCICLETAS</b>			<b>PARA MOTOCICLETAS</b>			<b>PARA MOTOCICLETAS</b>		
CATEGORIA PB I	CATEGORIA PB II	TOTAL	CATEGORIA PB I	CATEGORIA PB II	TOTAL	CATEGORIA PB I	CATEGORIA PB II	TOTAL
634	228	862	3,703	418	4,121	1,837	114	1,951
<b>TOTAL LICENCIAS</b>		<b>10256</b>	<b>TOTAL LICENCIAS</b>		<b>12,497</b>	<b>TOTAL LICENCIAS</b>		<b>4,277</b>
<b>2022</b>			<b>GENERAL</b>			<b>GENERAL</b>		
LIMA	5428		LIMA	4,780		LIMA	3,255	
PROVINCIA	4828		PROVINCIA	2,988		PROVINCIA	1,022	
<b>TOTAL : 10,256</b>			<b>TOTAL : 7,768</b>			<b>TOTAL: 4,277</b>		

**Problema Publico 2:**

**Reducido control del material de guerra (armas de fuego, munición y explosivos) de propiedad de la PNP.**

Evidencias disponibles.

La Policía Nacional es la institución tutelar del Estado, la Constitución Política de nuestro país en su artículo 166 señala “La Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el Orden Interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia”, el Decreto Legislativo N°.1267 Ley de la Policía Nacional del Perú y su Reglamento, que establece y norma la estructura, organización, competencias, funciones y atribuciones de la Policía Nacional del Perú, así como sus regímenes.

La policía Nacional del Perú, para el cumplimiento de sus funciones asignadas, se divide en especiales funcionales relacionadas a diversas actividades que se pueden clasificar en prevención, investigación y seguridad, realizándose en una cada una de ellas diversas actividades policiales con sus propias características que es el servicio policial. Para su ejecución el efectivo policial debe estar debidamente equipado con los medios de policía respectivos (armas de fuego, municiones, material lacrimógeno, chalecos antibala, grilletes, entre otros), los cuales son entregados por el servicio de la Sección Armamento y Munición (SAM) de las regiones y unidades policiales, la cual es regulado por el ente rector el Departamento de Administración de Armas, Municiones y Explosivos de la División de Logística de la Dirección de Administración de la PNP (DEPAAME-DIVLOG/DIRADM-PNP).

El Decreto Legislativo N°.1186 Ley que Regula el Uso de la Fuerza por parte de la Policía Nacional del Perú, define que los medios de policía, son las armas, equipo, accesorios y otros elementos de apoyo, autorizados o proporcionados por el Estado, que emplea el personal policial para enfrentar una amenaza o atentado contra la seguridad, el orden público, la integridad o la vida de las personas.

La administración de los medios de policía asignados a la Policía Nacional del Perú está a cargo del Departamento de Armamento, Munición y Explosivos de la División de Logística de la Dirección de Administración de la PNP (DEPAAME/DIVLOG-DIRADM-PNP), que se rige por la Directiva N° 04-09-2018-DIRGEN-PNP/DIVLOG-B aprobada con RD N°

192-2018-DIRGEN/DIRCOAS-PNP del 25MAY2018; el cual, señala en su numeral 7.1.1, que el DEPAAME DIVLOG PNP “será responsable de la administración, afectación, distribución, redistribución, control, registro, supervisión y análisis estadístico de las armas de fuego, municiones, material lacrimógeno y equipos policiales de propiedad del Estado, así como, de las armas de fuego adquiridas en forma particular por el personal policial en situación de actividad, disponibilidad y retiro”, actividades que esta cargo del personal policial, suboficiales de servicio y personal CAS, realizando los siguientes procesos.

El DEPAAME/DIVLOG-PNP de acuerdo al reporte proporcionado por el Área de Estadística, hace de conocimiento que la Policía Nacional del Perú, en cumplimiento de sus funciones es la encargada de la administración a nivel nacional de los siguientes bienes:

ARMAS DE FUEGO	CANTIDAD	MUNICIONES	MATERIAL LACRIMO GENO	ARMAS DONADAS SUCAMEC	ARMAS DESTRUIDAS	ACCESORIOS DESTRUIDOS
ARMAS DE PUÑO	84 800	3'874 900				
ARMAS DE LARGO ALCANCE	33 950	5'450 000				
OTRO TIPO DE ARMAS	9 000	950 000				
<b>TOTAL</b>	<b>126 750</b>	<b>10'274 900</b>	<b>195,000</b>	<b>16 000</b>	<b>17 234</b>	<b>44 629</b>

CHALECOS ANTIBALA	GRILLETES	TONFAS	EQUIPO ROBOCOP	ESCUDOS	CASCOS		
30000	85000	134000	10000	60000	80000		

**Nota.** Tomado de Reporte del Área de Estadística SECCAM-DEPAAME-DIVLOG-PNP, al 31MAR21.

La administración de los medios de policía antes señalados de propiedad de la Policía Nacional del Perú, están a cargo del Departamento de Armamento, Munición y Explosivos de la División de Logística (DEPAAME/DIVLOG-PNP), desarrollando los siguientes procesos siendo las principales:

- a. Procedimiento de Destino Final (Destrucción) de armas de fuego
- b. Registro de Armas del estado robadas, perdidas o sustraídas
- c. Registro Armas de fuego de propiedad particular perdidas, robadas o sustraídas.
- d. Registro de Armas de fuego de propiedad del Estado reparadas, repotenciadas.
- e. Registro de Armas de fuego de propiedad del Estado afectadas a personal de oficiales de la PNP.
- f. Registro Armas de fuego del Estado internadas en el almacén del DEPAAME PNP.
- g. Registro de Armas de fuego Internadas temporalmente en los almacenes del DEPAAME PNP.
- h. Registro de Armas de fuego de propiedad del Estado distribuidas a nivel nacional.
- i. Registro y distribución de Municiones de Armas de fuego e propiedad del Estado distribuidas a nivel nacional
- j. Registro y distribución del material Lacrimógeno de propiedad del Estado distribuidas a nivel nacional
- k. Procedimiento de baja de armas, municiones y explosivos.
- l. Fabricación de piezas y/o accesorios.
- m. Repotenciación y/o modernización de armas de fuego
- n. Formular los términos de referencia e informes técnicos de los medios de policía a adquirir,
- o. Entre otros.

Todas estas actividades o procesos deben estar sistematizado, con la finalidad de tener información en tiempo real sobre la situación de los mismos, pero es el caso que esa responsabilidad recae en el DEPAAME/DIVLOG PNP, que tiene la responsabilidad en la administración de los medios de policía (recepción, distribución, registro, afectación, redistribución, control, supervisión, alta, baja y análisis estadístico de los medios de policía), esta actividad lo viene realizando en forma deficiente, no existiendo un registro informático que sistematice toda la información en tiempo real, existiendo aun información en los archivos que está contenida en diversos medios como libros de registros (antiguos), Kardex, cuadernos, Cds entre otros. No existiendo una información verificada y contrastada de la situación actual de todos los medios de policía con que cuenta la Policial Nacional Perú.

Asimismo, como parte de la implementación de Plan Estratégico de Modernización de Capacidades de la Policía Nacional del Perú al 2030 “Mariano Santos Mateo”, más conocido como “MS30”, se prevé que en los próximos años la Policía Nacional adquirida una gran cantidad de armas de fuego de largo y corto alcance para repotenciar la capacidad operativa-disuasiva de las operaciones policiales, las mismas que pasaran a ser administrados por el DEPAAME/DIVLOG-PNP.

Actualmente la Policía cuenta con un sistema informático de control de armas adquirido el año 2012, la cual por el tiempo transcurrido está en obsolescencia técnica, presenta serias deficiencias en su funcionamiento y por su configuración no es posible actualizarla, realizándose el control por medio del sistema Exel e impreso (papel), lo cual dificulta contar con información real sobre la situación de los medios de policía; asimismo, no se registran las novedades, se genera duplicidad de información, consigna información errónea, los SAM de las Regiones y sub unidades de la PNP no están interconectadas con el DEPAAME, realizándose las consultas a través del conducto regular la cual genera demora, distracción de los recursos humanos y logísticos innecesarios, perdida de horas hombre y perdida del valor de la información, lo cual repercute en las acciones de control y supervisión que realizan los mandos superiores y la Inspectoría General del PNP. Porque no se cuenta

con información fidedigna sobre la situación de los medios de policía que son asignadas a las diferentes unidades policiales.

De lo descrito, se ha encontrado un problema publico serio en el DEPAAME PNP, que tiene la gran responsabilidad de administrar todos los medios de policía, para lo cual debe de contar con un sistema informática con tecnología de última generación, para la correcta administración de los medios de policía asignados a la Policía Nacional del Perú que integre toda la información relacionado a los medios de policía con que cuentan las unidades policiales en tiempo real, su estado actual, novedades en su mantenimiento, servicio policial al cual está asignado, data de los disparos realizados por cada armas de fuego, identificación balística, reparaciones, regrabaciones, repotenciones, así como realizar operaciones de intercambio de información a través de la interoperabilidad con otras entidades como la SUCAMEC, Ministerio Publico, Poder Judicial, RENIEC. DIRCRI y la Inspectoría General PNP, lo cual es necesario para un control eficiente y eficaz de los medios de Policía.

### **Problema Publico 3:**

#### **Reducida capacidad de mantenimiento especializado del material de guerra en la PNP.**

Evidencias disponibles.

La Policía Nacional es la institución tutelar del Estado, la Constitución Política de nuestro país en su artículo 166 señala "La Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el Orden Interno, Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia", el Decreto Legistaltivo 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, establece y norma la estructura, organización, competencias, funciones y atribuciones de la Policía Nacional del Perú, así como sus regímenes especiales y el decreto legislativo 1149 que norma la carrera y situación del personal de la Policía Nacional del Perú, con el propósito de garantizar el desarrollo personal, profesional y técnico

de sus integrantes, para el cumplimiento de los objetivos institucionales al servicio de la sociedad.

La Policía Nacional para el cumplimiento de sus funciones asignadas realiza acciones operativas y administrativas, que lo ejecuta a través del servicio policial, que es un conjunto de actividades que ejecuta el personal policial en situación de actividad para el cumplimiento de su finalidad fundamental y misión institucional, para este servicio el efectivo policial debe estar debidamente equipado con los medios de policía respectivos (armas de fuego, municiones, material lacrimógeno, chalecos antibala, grilletes, entre otros), los cuales son entregados por la Sección Armamento y Munición (SAM) de las regiones y unidades policiales y la administración de los medios de policía está a cargo del Departamento de Administración de Armas, Municiones y Explosivos (DEPAAME) de la División de Logística de la Dirección de Administración de la PNP.

Cabe significar, que dentro de la estructura actual de la PNP, no están considerados los “Oficiales Maestros Armeros” y de Suboficiales de servicios Artificieros”, quienes eran los responsables del control, evaluación, mantenimiento, reparación y repotenciación de las armas de fuego, entre otras funciones como: formular los términos de referencia, realizar pruebas de campo de las armas y de los equipos policiales que se adquirían por medio de las unidades ejecutoras de la PNP, así como realizar otros procedimientos administrativos (Altas, bajas, destino final, asignaciones, reparaciones, repotenciones, modernización, reasignaciones, custodia).

Los Oficiales Maestros Armeros y de Suboficiales de servicios Artificieros, son personal técnico especializado que prestan servicios en las Secciones de Armamento y Munición (SAM) de las regiones y unidades policiales y en el Departamento de Administración de Armas, Municiones y Explosivos (DEPAAME) de la División de Logística de la Dirección de Administración de la PNP, rigiéndose por la Directiva N° 04-09-2018- DIRGEN-PNP/DIVLOG-B aprobada con RD N° 192-2018-DIRGEN/DIRCOAS-PNP del 25MAY2018; el cual, señala en su numeral 7.1.1, que el DEPAAME DIVLOG PNP “será

responsable de la administración, afectación, distribución, redistribución, control, registro, supervisión y análisis estadístico de las armas de fuego, municiones, material lacrimógeno y equipos policiales de propiedad del Estado, así como, de las armas de fuego adquiridas en forma particular por el personal policial en situación de actividad, disponibilidad y retiro” y por el Manual de Mantenimiento para Armas de Fuego de la Policía Nacional del Perú - 2013, aprobado con RD. N° 448-2013 del 05JUN2013, con el fin de flexibilizar y facilitar su ejecución, se establece escalones de mantenimiento y los responsables a cargo, según el siguiente cuadro:



### TIPO DE ESCALONES DE MANTENIMIENTO DE ARMAS DE FUEGO

MANTENIMIENTO ESCALONES		RESPONSABLES			
		USUARIO SSUU PNP	SAM PNP	UUSAM REGPOL	DEPAAME PNP
ORGÁNICO	<b>Primer Escalón.</b> - Limpieza y lubricación del arma de fuego.	X			
	<b>Segundo Escalón.</b> - Verificación técnica de operatividad, reajustes y reparaciones menores del armamento.		X		
DE APOYO	<b>Tercer Escalón.</b> - Reparaciones mayores del arma de fuego.			X	X
	<b>Cuarto Escalón.</b> - Reparación general, repotenciación y tratamiento superficial del arma de fuego.				X

Conforme se observa en el cuadro precedente, el personal de Oficiales Maestros Armeros y de Suboficiales de servicios Artificieros, están a cargo de realizar el control, mantenimiento y reparación de acuerdo a lo previsto en el marco normativo vigente. La carencia de dicho personal en la Institución Policial, ha generado una problemática en la adecuada gestión de los medios de policía al existir actualmente una proyección decreciente y de extinción de dicho personal, debido a que no se ha renovado cuadros, toda vez que, de conformidad a la Primera de las Disposiciones Complementarias Finales del Decreto Legislativo N° 1149, Ley de la Policía Nacional del Perú, publicado el 11DIC2012, señala que “el personal con estatus de oficial mantendrá su equivalencia con los grados de los Oficiales de Armas hasta el término de su carrera (...)”, lo cual no permite la incorporación de nuevos cuadros de Oficiales Maestros Armeros; dando lugar a un proceso de extinción y desaparición a corto plazo de este personal especializado en Material de Guerra; sumado a ello, la carencia de “Sub Oficiales de Servicios Artificieros”, que coadyuvan en la administración del Material de Guerra; por no haberse captado técnicos con especialidades afines como Mecánica de Torno, Mecánica de Producción, Mecánica de Banco, Soldadura, Mecánica de Mantenimiento y otros, que previa a una adecuada especialización podrían incorporarse a la PNP.

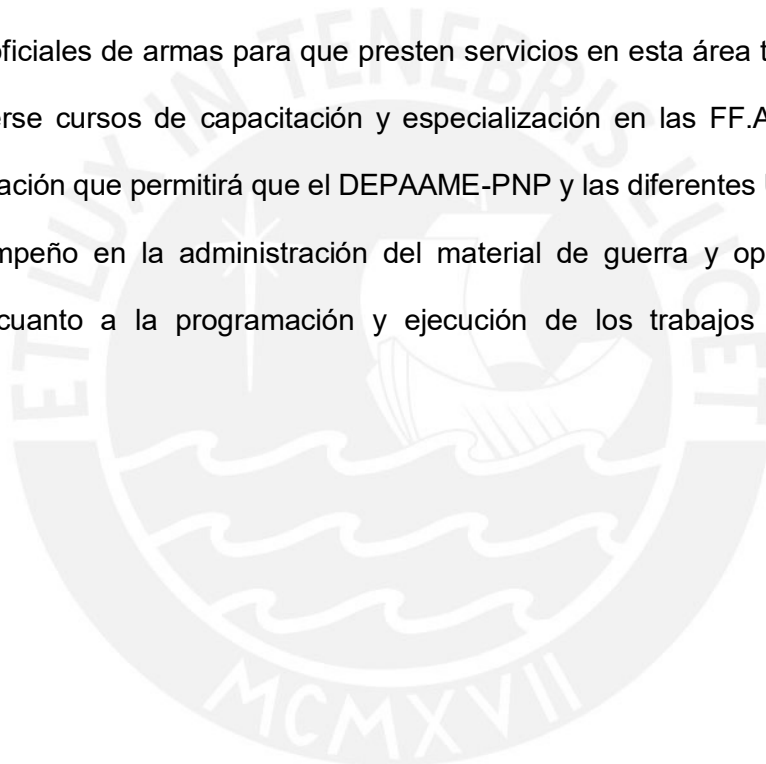
Actualmente, existe un número muy reducido de seis (06) Oficiales Maestros Armeros y siete (07) Sub Oficiales Artificieros en situación de actividad en la PNP, próximos al pasar a la situación de retiro por tiempo de servicios y/o límite de edad en el grado, lo que dificulta realizar el mantenimiento de las armas de fuego en el tercer y cuarto nivel respectivamente, lo cual afecta la capacidad operativa de la policía, debido a que las armas de fuego no están siendo sometidas al proceso de mantenimiento adecuado.

El DEPAAME-DIVLOG-PNP, en cumplimiento a lo estipulado en el numeral 7.1.19. de la Directiva N° 04-09-2018-DIRGEN-PNP/DIVLOG-B, programa anualmente uno o dos “Cursos de capacitación en mantenimiento orgánico del armamento menor de la PNP” dirigido al personal de Sub Oficiales PNP encargados de los SAM y/o armerías de las unidades policiales a nivel nacional, sobre temas relacionados a las armas de fuego, armas no letales, municiones, agentes químicos y equipo policial, instruyéndolos técnicamente para labores de inspección técnica, mantenimiento, almacenamiento, montaje, desmontaje, manejo y uso de los citados bienes, lo cual minimiza en parte a la carencia de personal Oficiales Maestros Armeros y de Suboficiales de servicios Artificieros, toda vez que este personal egresado del curso no cuenta con la acreditación que le permita desempeñarse como soporte técnico en la formulación de informes técnicos, revistas técnicas para determinar novedades u ocurrencias, especificaciones técnicas y/o asesorar en los diferentes niveles de comando sobre temas relacionados al material de guerra, para la toma de decisiones y que por su condición de Suboficial de armas, permanentemente apoya al servicio policial o es cambiado de colocación por necesidad del servicio, dejando una brecha en el SAM de la Unidad.

Es importante contar con personal de Oficiales Maestros Armeros y Suboficiales de Servicio Artificieros en la PNP para velar por la buena administración y control de los medios de policía, generando que el DEPAAME-DIVLOG PNP, así como los SAM de las Direcciones, Regiones y Frente Policiales, se vean limitados para poder realizar la inspección técnica y decidir el tipo de mantenimiento que debe efectuarse a cada arma de fuego, ya que el personal PNP que tiene a cargo las armas de uso policial y que asume estas funciones, en

algunos casos solicitan su internamiento por considerarlas inoperativas, cuando con un correcto mantenimiento podrían volver al servicio policial, toda vez que, no cuenta con la formación y conocimientos necesarios para poder identificar y evaluar técnicamente, más aún si se considera que debido a la antigüedad de las armas, su rendimiento depende del mantenimiento para que estén en buen estado de funcionamiento y conservación.

Ante esta problemática es necesario establecer estrategias para la captación o incorporación de profesionales para que se desempeñen como Oficiales Maestros Armeros y Suboficiales de Servicios Artificieros en la PNP, otra medida sería especializar a personal de Oficiales y Suboficiales de armas para que presten servicios en esta área técnica, para cual debe de proveerse cursos de capacitación y especialización en las FF.AA del país o del extranjeros, situación que permitirá que el DEPAAME-PNP y las diferentes Unidades brinden un mejor desempeño en la administración del material de guerra y oportunas toma de decisiones en cuanto a la programación y ejecución de los trabajos de inspección y mantenimiento.



**Anexo 2: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre la arquitectura del problema público**

DIMENSIONES DE LA ARQUITECTURA DEL PROBLEMA	PREGUNTAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	FUENTE DE DATOS	HERRAMIENTAS
Proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales mayores y menores que se llevan a cabo dentro de la institución policial a nivel nacional	¿Cuál es el proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales mayores y menores que se llevan a cabo dentro de la institución policial a nivel nacional?	Describir el proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales mayores y menores que se llevan a cabo dentro de la institución policial a nivel nacional.	El proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales se desarrolla en fases de establecimientos de reglas, entrenamiento, prueba y calificación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de datos</li> <li>• Personal policial</li> <li>• Informes PNP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis estadístico</li> <li>• Revisión documental</li> <li>• Entrevistas</li> </ul>
Actores del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales	¿Cuáles son los actores del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales?	Identificar los actores del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales	Los actores involucrados en el proceso son la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial PNP, la Oficina de Emisión de Licencias de Conducir Policial (OELCP),	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de datos</li> <li>• Personal policial</li> <li>• Informes PNP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión documental</li> <li>• Entrevistas</li> </ul>

---

la Escuela de Motociclismo Policial (ESCMOPOL) y la Escuela de Conductores Policiales (ESCONPOL).

---

<p>Magnitud del problema actual relacionado a la reducida calidad en la evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales, desarrolladas dentro de la institución policial a nivel nacional.</p>	<p>¿Cómo se presenta la reducida calidad en la evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales, desarrolladas dentro de la institución policial a nivel nacional?</p>	<p>Determinar la magnitud del problema actual relacionado a la reducida calidad en la evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales, desarrolladas dentro de la institución policial a nivel nacional.</p>	<p>La reducida calidad de evaluación se caracteriza por inadecuados criterios de evaluación, baja accesibilidad al servicio de evaluación y limitada continuidad en la entrega del servicio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Base de datos</li> <li>• Personal policial</li> <li>• Informes PNP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión documental</li> <li>• Entrevistas</li> </ul>
--	---	--	--	--	--

---

### Anexo 3: Herramientas de recojo de información para la arquitectura del problema y las causas del problema

#### Guía de entrevista para jefe de Oficina de Expedición de Licencias de Conducir

##### Policia

Edad: 30

Sexo: Femenino

Grado: S1 PNP

Cargo: Auxiliar OEELCP

Tiempo de ejercicio en el cargo: 03 años

A continuación, se presentan una guía de preguntas para conocer sus puntos de vista sobre el proceso de la evaluación de competencias del personal policial en la conducción de vehículos policiales. Responda a cada una de ellas según su punto de vista y experiencia acumulada durante los últimos años.

N°	Preguntas guía
<b>Sección 1</b>	<b>Preguntas sobre el problema (condiciones de la calidad)</b>
<b>Criterios de Evaluación</b>	<p><b>De acuerdo a su experiencia profesional ¿Cuáles son y como cree actualmente se aplican los criterios de evaluación de las competencias para la obtención de la licencia de conducir policial por los instructores / evaluadores de las Escuelas de Conductores de Vehículos Policiales en Lima y Callao, así como a nivel nacional?</b></p> <p><i>De acuerdo a esta primera pregunta y de acuerdo a mi criterio, los criterios que se aplican en la actualidad en las escuelas de manejo de la policía aquí en Lima, como en las sedes de región donde existen circuitos de manejo e instructores, es digamos la falta de tiempo o completar el tiempo que tienen o realizan los instructores / evaluadores con los efectivos policiales que desean tener sus licencias de conducir policial, tanto como la capacitación y evaluación teórica como práctica, evaluar conocimientos teóricos, habilidades prácticas así como sensibilizarlos en cuanto a</i></p>

	<i>accidentes de tránsito, criterios que se practican parcialmente en Lima, pero en provincias es menor o casi nula.</i>
<b>Accesibilidad</b>	<p>Durante el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial llevado a cabo a nivel nacional ¿Qué experiencia y conocimiento tiene sobre la accesibilidad en la ejecución a este proceso que se imparte en las escuelas de conductores y sedes a nivel nacional que certifican la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</p> <p><i>Ya, referente a esa pregunta yo mayormente me quiero este, enfocar lo que sucede a nivel nacional, lo que es provincias, allí tenemos el déficit de instructores / evaluadores y la poca cantidad de circuitos que puede haber en las regiones, se debería contar con estos para que la mayoría de los efectivos policiales en provincias puedan acceder a ser evaluados y tener una licencia policial que les permita conducir vehículos policiales.</i></p>
<b>Continuidad</b>	<p>¿Cómo detallas la experiencia policial durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</p> <p><i>Ya, en lo que es el aspecto logístico, de acuerdo a lo que yo pueda tener conocimiento, no tenemos un recurso logístico adecuado y suficiente, como también los instructores / evaluadores no todos son capacitados a nivel internacional o especializados, para tener digamos una buena capacitación hacia el personal policial, como también no tenemos digamos vehículos adecuados para la capacitación, computarizados, para que así todo el personal policial logre evaluarse y obtener la licencia de conducir policial en mención. Su evaluación termina con la expedición del acta de aprobación de manejo, y no existe un seguimiento y retroalimentación en sus unidades después de haber sido evaluados y durante la vigencia de su licencia de conducir policiales evaluaciones internas dentro de su unidad de patrullaje,</i></p>

	<i>así como actualización de normatividad y procedimientos operativos.</i>
<b>Prontitud</b>	<p>Dentro de su experiencia y competencia funcional ¿Cómo califica la responsabilidad y predisposición en la atención durante el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?</p> <p><i>A nivel Lima, a nivel Lima, tienen un digamos tienen un cierto, un poco capacidad de cupos para que el personal sea evaluado, a nivel regiones el personal tiene que solicitar digamos por conducto regular para que puedan ir a ser evaluados desde Lima hacia su región donde se encuentra el circuito de manejo. La prontitud con que se debe evaluar sus competencias obedece a la respuesta rápida y oportuna a las necesidades cambiantes que se puedan presentar dentro de un entorno operativo, ya que eventos como convenciones o foros internacionales dentro del territorio, adquisición o renting de vehículos policiales a gran escala así como donación o cesión en uso de vehículos policiales, hacen ver la brecha que existe para evaluar una mayor cantidad de efectivos policiales ante esta gran necesidad institucional de contar con mayor número de conductores y sobre todo con competencias de calidad en el ejercicio de la función policial.</i></p>
<b>Sección 2</b>	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>
1.	<p>Dentro su experiencia y participación externa en el actual proceso de evaluación y certificación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles cree que serían las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?</p> <p><i>Digamos no, como se dijo el corto tiempo de instrucción y evaluación, la deprimente infraestructura con déficit o casi nula, la capacitación no especializada o perfeccionada de los instructores, que deberían tener cada circuito en región, una mayor cantidad de</i></p>

	<i>instructores / evaluadores para así poder tener una cantidad de efectivos policiales a ser evaluados.</i>
2.	<p>En su opinión técnica y procedimental ¿Cuál es su evaluación sobre la experticia y capacidad profesional de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial?</p> <p><i>Los instructores / evaluadores, son digamos, como estaba comentando deben de ser capacitados calificadamente, yo tengo conocimiento que solo uno de ellos en la ESCMOPOL, ha sido capacitado internacionalmente y de acuerdo a mi opinión, todo el personal de instructores debe de tener la opción de ser capacitados constantemente para poder dar, este digamos una capacitación adecuada al personal policial a evaluar. Los años de experiencia que tienen en las escuelas y su interacción diaria con la conducción son la única garantía de idoneidad que poseen y sumado a las limitaciones antes descritas hacen que más que técnica es la voluntad que ponen de manifiesto al momento de evaluar a los conductores de vehículos policiales.</i></p>
3.	<p>¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?</p> <p><i>Con respecto al número suficiente y pertinente de instructores evaluadores, encargados de la evaluación de manejo de los efectivos policiales quienes conducirán los vehículos a nivel nacional, hay un marcado déficit en cuanto a su número, cuya marcada problemática se ve reflejada en las sedes de región en donde por motivos de pases al retiro, cambios de colocación hacia otras unidades o desempeño de otras funciones para los cuales no han sido acreditados, incentivan al abandono o la reducida capacidad de respuesta ante el requerimiento institucional de contar con conductores evaluados y certificados con su licencia de conducir policial.</i></p>

4.	<p>Según su conocimiento y experiencia ¿Como califica a los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales en el ejercicio de la función policial?</p> <p><i>Yo lo considero en opinión personal la existencia de un marcado déficit, porque el personal policial tiene poco tiempo de ser evaluado tanto teórica como práctica, yo en mi opinión en 6 horas no podría ser capacitado adecuadamente el efectivo policial para la conducción y mucho menos con las inadecuadas condiciones de déficit logístico, infraestructura y de personal de instructores. Los planes de estudios y mallas curriculares no están adecuadas a la idiosincrasia del policía peruano en cuanto a la conducción de vehículos.</i></p>
5.	<p>¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p> <p><i>Si, si repercute en la imagen institucional, porque como mencioné antes, el poco tiempo de darle la capacitación al efectivo policial no es la suficiente, como lo dije anteriormente también la falta de logística, tales como implementos, vehículos, pero también esto repercute por la falta de responsabilidad del efectivo policial, ya que uno tiene que para realizar la conducción de vehículos adecuada y constantemente uno debe estar pendiente a la conducción que uno realiza. Su reentrenamiento permanente de habilidades, evaluaciones periódicas tanto prácticas como teóricas después de haber obtenido su licencia de conducir policial, amerita la calidad de la conducción de vehículos policiales, pero no lo hacen en sus unidades de trabajo, situación que trae como consecuencia la consecución de accidentes de tránsito.</i></p>

6.	<p>De acuerdo con su experiencia profesional, ¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p> <p><i>Si, por el déficit de tiempo de evaluación, la falta de capacidad que se le pueda dar al personal policía mediante la omisión de una retroalimentación permanente en sus unidades que sirvan para corregir o actualizar las técnicas y el perfeccionamiento habitual que como conductores son necesarios y elementales.</i></p>
7.	<p>Dentro de su experiencia, ¿Cómo califica la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?</p> <p><i>Yo, a mi opinión personal la considero como déficit, ya que, por la falta de recursos logísticos, adecuados y pertinentes, la adecuada o nula infraestructura de circuitos de manejo, sumado a ellos los deficientes planes de estudios o mallas curriculares para la evaluación de competencias, cuya incidencia se acrecienta en las sedes de región, cuyas limitaciones no permiten capacitar adecuadamente al personal policial.</i></p>
8.	<p>De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo define la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?</p> <p><i>Los ambientes yo los considero como no adecuados, no existen aulas adecuadas para las evaluaciones teóricas, las cuales tendrían que ser sistematizadas también como lo tiene y hace el MTC, así como también los circuitos de manejo, que reúnen las características técnicas que deben reunir para evaluar el proceso</i></p>

	<p><i>de manejo de vehículos, porque digamos en las regiones policiales a nivel nacional no cuentan con un adecuado circuito para poder realizar las evaluaciones al personal policía, mucho más aun no poseen estos.</i></p>
<p>9.</p>	<p>A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información sobre la evaluación de competencias y los requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?</p> <p><i>De acuerdo a mi opinión, yo considero que el personal policial debe tener más tiempo de instrucción, realizando cursos avanzados, básicos, para poder participar en situaciones de emergencias que se les pueda presentar. En cuanto a los requisitos para obtener la licencia de conducir policial, estos deben estar de acordes a la realidad institucional, deben de servir también para conducir vehículos particulares y no solo en el ejercicio de la función policial, teniendo en consideración que el policía se encuentra de servicio las 2 horas del día durante toda la semana.</i></p>
<p>10.</p>	<p>Desde su perspectiva ¿Como calificaría Ud., la actual normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?</p> <p><i>Yo considero que no cuentan con una similitud tanto para obtener una licencia policial con un brevete militar, ya sea porque la evaluación para conducir los vehículos militares en tiempos de paz, no contempla situaciones de riesgo como si suceden en la policía, y la evaluación por parte del MTC o los municipios, maneja diferentes criterios de evaluación en relación a los vehículos de emergencia con que se emplea para los conductores de unidades de emergencia llamase bomberos ambulancias seguridad ciudadana, sumado a esto a la falta de infraestructura y falta de medios logísticos, que acentúan por la falta de capacitación del personal de instructores y por el poco tiempo que dan en la</i></p>

	<i>evaluación tanto teórica como practica que pueda recibir el personal policial.</i>
11.	<p>De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?</p> <p><i>No lo considero la adecuada porque en 6 horas un efectivo policial no puede ser capacitado tanto en la parte teórica como en lo práctico para que pueda cumplir con una función cuando está en una situación digamos de emergencia, además no considera evaluación en vía pública, y no existe retroalimentación o evaluaciones periódicas ni en los circuitos mucho menos en sus unidades policiales. Se conoce que obvian las evaluaciones teóricas y las oficializan para una fiscalización posterior.</i></p>
Sección 3	Preguntas sobre las posibles soluciones
1.	<p>¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?</p> <p><i>Opino, que debería digamos que mejorar, mejorar en el sentido de optimizar el déficit en lo logístico, no contamos con una infraestructura adecuada y digamos que, en las regiones policiales, digamos que no contamos con tecnología, no contamos con una buena capacitación o especialización hacia los instructores / evaluadores, no contamos digamos con aula adecuada para que el efectivo cuente con una mejor capacitación, entre otros.</i></p>

2.	<p>¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</p> <p><i>Si, para optimizar la adecuada evaluación que existe deberíamos implementar la tecnología tanto en vehículos, así como el uso de simuladores virtuales de manejo para complementar la evaluación practica actual, así como sistematizar los requisitos de admisión y evaluación teórica como el MTC, de esta manera se optimizaría un adecuado proceso de evaluación.</i></p>
----	--





		<i>Militar el año 89, en la unidad de emergencia de la ex guardia civil, había una escuela de conductores, donde los más antiguos evaluaban al persona respecto a su madurez profesional y que tipos de vehículos manejaba</i>
<b>Accesibilidad</b>	<b>Durante este proceso de evaluación para la obtención de la licencia de conducir policial, ¿Como fue su experiencia en el acceso a la ejecución de este proceso de evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales?</b>	<i>Antiguamente era muy riguroso el examen, nos enseñaban técnicas de persecución, el proceso era eliminatorio, los instructores no aceptaban errores, a mi parecer la escuela de conductores debe estar a cargo de la unidad de emergencia, donde tenemos personal con experiencia</i>
<b>Continuidad</b>	<b>¿Cómo detallaría su experiencia durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</b>	<i>Actualmente en la escuela d conductores, he recategorizado mi licencia de conducir policial, porque anteriormente tenía la licencia militar, ahora en la escuela de conductores solo nos han dado solo un entrenamiento básico, como técnicas de estacionamiento, pero no como para conducir vehículos de emergencia, eso debe de innovarse, mejorarse.</i>
<b>Prontitud</b>	<b>¿Cómo calificaría la responsabilidad y</b>	<i>En ese sentido, sugiero que los evaluadores incidan en el</i>

	<p><b>predisposición en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?</b></p>	<p><i>manejo este tiene que ser manejo para emergencia se debe preparar al personal para la conducción en situaciones de emergencia, porque todos los días tanto los vehículos de unidad de emergencia como los de las comisarías realizan persecuciones a presuntos delincuentes donde nadie utiliza o aplica las técnicas, respecto al tiempo de instrucción actualmente se ha reducido tanto en los cursos de capacitación como reentrenamiento, en mi caso solo fueron unas cuantas horas en la mañana, mínimo debería ser 3 o 4 días, se debe incidir en la parte teórica y práctica, mecánica y sobre todo en el manejo, para eso el tiempo no es suficiente.</i></p>
	<p><b>¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia de conducir policial y diga si son adecuados y pertinentes para el contexto social actual?</b></p>	<p><i>En mi opinión, no se cumplen, no reúne todas las condiciones, el lugar de entrenamiento para la capacitación no es el adecuado, el lugar de entrenamiento solo es para primer nivel básico, no para conducir vehículos policiales de emergencia para esto es</i></p>

		<i>necesario realizar diversos tipos de maniobras</i>
<b>Sección 2</b>	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>	
<b>1.</b>	Según su experiencia en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?	<i>Primero se tendría que evaluar un buen lugar de entrenamiento, donde están actualmente no reúne las condiciones necesarias, tampoco les da espacio a los instructores para que realicen las maniobras que se deben de hacer, hay muchas maniobras de intervenciones, pero en el momento que nos capacitan en la recategorización o renovación no nos dicen, otro problema creo que es contar con vehículos adecuados de acuerdo a la unidad policial donde van a prestar servicios los efectivos policiales, es diferente conducir vehículos de emergencia y vehículos administrativos. Por lo cual es necesario contar con vehículos adecuados de acuerdo a la función policial a cumplir</i>
<b>2.</b>	¿Cuál es su evaluación sobre la experticia y capacidad profesional de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de	<i>Los instructores deberían tener el perfil adecuado, así como experiencia debida, para que ellos puedan capacitar, también no se puede poner como instructor a cualquier</i>

	competencias para la obtención de la licencia de conducir policial?	<i>efectivo que quiera enseñar, si nunca ha tenido experiencia adecuada, deben ser instructores con experiencia en manejo e intervenciones para ellos transmitan esa experiencia a los futuros conductores.</i>
3.	¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?	<i>Al respecto opino que debe haber un equipo de instructores y cada instructor debe dedicarse a un tema, a veces solo hay dos instructores que te quieren enseñar todo, hay que diferenciar que una cosa es la parte mecánica, otra cosa en conducción básica y muy distinta la conducción en emergencia, se debe contar con instructores suficientes para dar una buena capacitación</i>
4.	Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial?	<i>Sin el ánimo de menospreciar a los instructores de la escuela de conductores. Estamos en nivel básico, falta instructores con más experiencia operativa, que enseñen las experiencias vividas. Como vuelvo a repetir una cosa es teoría otra muy distinta la realidad</i>
5.	¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los	<i>Influye bastante en la imagen institucional, tenemos</i>

	<p>conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p>	<p><i>conductores que se pasan la luz roja, cometen infracciones como si fueran civiles, principiantes, como si no hubieran sido capacitados, como efectivo policial somos el ejemplo en la calle, no podemos cometer infracciones inocentes, por lo quedamos mal ante la ciudadanía y afecta la imagen de la institución.</i></p>
6.	<p>¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p>	<p><i>En parte sí, pero mayormente es debido a la falta la experiencia del conductor, a veces damos la responsabilidad de conducir vehículo policial a un S3 con pocos años de servicio, con 1 o 2 años d saca su licencia y damos vehículos para que conduzca, ese conductor sin experiencia o practica no va responder a la emergencia como debe ser, y según la estadística son quienes más accidentes ocasionan</i></p>
7.	<p>Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?</p>	<p><i>Actualmente tenemos muchas deficiencias, en la parte mecánica, automotriz, mantenimiento y logística, que no son los adecuado, a veces los vehículos mecánicos sufren desperfectos mecánicos y ocasionan accidentes</i></p>

8.	De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?	<i>Como vuelvo a repetir los campos de entrenamiento no son los adecuados, actualmente cuando renovamos nuestra licencia de conducir solo nos dan la instrucción básica, no es el adecuado para conductores de vehículos policiales, solo lo básico, como estacionarse, salir a la derecha o izquierda, ver por el espejo, como si recién estaría sacando mi licencia, deberíamos tener un entrenamiento paralelo un una pista real y no en una pista de tierra sin tráfico, ni persona, donde las maniobras no son iguales son diferentes</i>
9.	A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?	<i>La evaluación debe ser más estricta, escucho que cuando los efectivos policiales van a sacar su licencia, les dan una capacitación básica y ya tiene recategorizado su licencia, sin mayor exigencia, todos vienen a la unidad con su licencia de conducir policial, no he escuchado que a alguien lo han desaprobado</i>
10.	¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una	<i>Hay una gran diferencia ente la licencia de conducir policial Militar y la licencia de conducir civil, empezando por el</i>

	<p>licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?</p>	<p><i>examen médico esta no es el adecuado, hay gente (efectivos policiales) que no está bien de la vista, van a dar su examen y aprueban, pero en la parte civil es más exigente si te observan o jalan o debes usa lentes, en la parte de la policía el examen médico no es requisito o el examen no es muy exhaustivo.</i></p>
11.	<p>De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?</p>	<p><i>En ese sentido, debe hacerse una evaluación más exigente, sino partimos de ese punto y no contamos con mejores instructores, no vamos a tener resultados y siempre vamos a estar en lo mismo, la evaluación va a pasar por agua caliente y siempre a todos le van dar su licencia, pero no vamos a tener buenos conductores bien capacitados para salir seguros a una intervención o persecución.</i></p>
Sección 3	<p>Preguntas sobre las posibles soluciones</p>	
1.	<p>¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o</p>	<p><i>En la actualmente podemos mejorar la capacitación de los policías, podemos invitar a personas civiles con experiencia en conducción (conductores profesionales de carreteras) y complementar con la experiencia de los</i></p>

	implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?	<i>instructores y complementar esa instrucción para tener un buen producto final, para que salgan buenos conductores</i>
2.	¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?	<i>La tecnología es buena, podríamos tener simuladores de conducción, para que con eso los conductores ganen experiencia, donde se pueda medir sus capacidades, sería bueno contar con simuladores.</i>





	<p>acceso a la ejecución de este proceso de evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales?</p>	<p><i>vista para poder adquirir una licencia de conducir y desempeñarme como conductor policial. El tiempo reo como capacitación creo que fue breve, solo contamos con 2 semanas de instrucción</i></p>
<p><b>Continuidad</b></p>	<p>¿Cómo detallaría su experiencia durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</p>	<p><i>La ubicación de las pruebas de manejo, las instalaciones creo que son buenas</i></p>
<p><b>Prontitud</b></p>	<p>¿Cómo calificaría la responsabilidad y predisposición en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?</p>	<p><i>A mi solamente me tomaron examen de manejo, también creo que también me hubieran tomado examen de reglas, no solo de manejo</i></p>
	<p>¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia de conducir policial y diga si son</p>	<p><i>Creo que el lugar para manejo son los adecuados</i></p>

	<b>adecuados y pertinentes para el contexto social actual?</b>	
<b>Sección 2</b>	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>	
<b>1.</b>	<b>Según su experiencia en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?</b>	<b><i>Las posibles causas serían, darles más énfasis a las horas de manejo para la obtención de licencia e conducir</i></b>
<b>2.</b>	<b>¿Cuál es su evaluación sobre la experticia y capacidad profesional de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial?</b>	<b><i>Los instructores y las evaluaciones creo son los adecuados para el personal que va obtener la licencia de conducir</i></b>
<b>3.</b>	<b>¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?</b>	<b><i>Para mí son suficientes</i></b>
<b>4.</b>	<b>Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y</b>	<b><i>Como lo dije anteriormente deberán haber más horas de instrucción en la conducción de vehículos</i></b>

	obtención de la licencia de conducir policial?	
5.	¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?	<i>Los conductores policiales debemos dar buena imagen a la sociedad, respetando las reglas y señales de tránsito, no manejar a excesiva velocidad</i>
6.	¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?	<i>Creo, que eso es responsabilidad de cada constructor, que se da por negligencia de los conductores</i>
7.	Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?	<i>Creo que los recursos son los adecuados</i>
8.	De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las	<i>Creo que son los adecuados</i>

	competencias en los conductores policiales y posterior certificación?	
9.	A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?	<i>Los requisitos son los óptimos</i>
10.	¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?	<i>Creo que para obtener una licencia civil y policial son similares, en la infraestructura</i>
11.	De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?	<i>Creo que son los adecuados</i>
Sección 3	Preguntas sobre las posibles soluciones	

1.	<p>¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?</p>	<p><i>Creo que una mayor concientización en los efectivos policiales que son conductores policiales</i></p>
2.	<p>¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</p>	<p><i>Creo si ayudaría en la mejorar de las capacidades de los conductores de vehículos policiales, dándole mayor orientación y que tengan mayor concientización.</i></p>

**Guía de entrevista para Instructores/Evaluadores**

Edad: 53 años

Sexo: Masculino

Grado: ST1 PNP

Cargo: Instructor / Evaluador de motociclismo

Tiempo en el cargo como Instructor/Evaluador: 08 años

A continuación, se presentan una guía de preguntas para conocer sus puntos de vista sobre el proceso de evaluación de competencias del personal policial en la conducción de vehículos policiales. Responda a cada una de ellas según su punto de vista y experiencia acumulada durante los últimos años.

N°	Preguntas guía
<b>Sección 1</b>	<b>Preguntas sobre el problema (condiciones de la calidad)</b>
<b>Criterios de Evaluación</b>	<p><b>Durante su desarrollo profesional como instructor / evaluador dentro de la institución policial ¿Cuáles y como son los criterios de evaluación que se aplican en las Escuelas de Conductores de Vehículos Policiales, durante el proceso de evaluación de competencias en la conducción de vehículos policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?</b></p> <p><i>Los criterios que se aplican para el tipo de evaluación por parte de nosotros los instructores, son la explotación de las habilidades y destrezas básicas y avanzadas con que ingresan a evaluación, los efectivos policiales que viene a obtener su licencia de conducir policial, por eso durante las sesiones se les instruye antes de su examen, tanto en curvas, frenadas y técnicas evasivas del desarrollo en el presente circuito.</i></p>
<b>Accesibilidad</b>	<p><b>Durante este actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial, ¿Como es la experiencia de accesibilidad a la ejecución de este proceso para la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</b></p>

	<p><i>La accesibilidad en el proceso de evaluación es lo normal y es accesible, hablando aquí en Lima por cuanto la escuela cuenta con las motocicletas, aunque básicas para el manejo, no, sin embargo en provincias, es un problema tremendo, porque allá el déficit de instructores y logística e infraestructura no les permite a los policías de allá acceder a esta evaluación con normalidad, y por otro lado hay poco conocimiento del personal policial o tienen poca información, en cuanto al tipo de licencias que se van a homologar, en cuanto viene el efectivo policial a evaluarse.</i></p>
<p><b>Continuidad</b></p>	<p><b>¿Cómo detalla su experiencia profesional durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</b></p> <p><i>Bueno, ehhhh los recursos se pueden detallar de la siguiente manera, acá en la escuela de motociclismo con sede en Lima, tenemos a los instructores / evaluadores necesarios, tanto como el parque automotor que si bien es cierto no reúne las características técnicas con las que conducen en la calle, existen en suficiente proporción, el problema lo tenemos en provincias, ya que en provincias no se cuenta con el número suficiente de instructores / evaluadores, el vehículos y circuitos, y como el, el campo adecuado que no se consigue fácilmente o no tiene la policía, ocasionan su difícil acceso.</i></p>
<p><b>Prontitud</b></p>	<p><b>¿Cómo califica la responsabilidad, predisposición y voluntad en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?</b></p> <p><i>Ehhh, bueno, la atención por parte de los instructores es la óptima, dentro de lo que es en la sede en Lima, pero, en provincias no se puede dar esa atención de calidad, por cuanto vuelvo a explicar, no hay los recursos necesarios para su atención al funcionario público policial.</i></p>

	<p>¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia de conducir policial y diga si son adecuados y pertinentes para el contexto social actual?</p> <p><i>Bueno, dentro del contexto social actual, si son más o menos óptimos, por cuanto reúne ciertos requisitos necesarios para la evaluación, en cuanto a la accesibilidad, si, se tiene toda la accesibilidad por cuanto se les atiende a la hora indicada, salvo excepto que venga personal pasadas la hora de atención, eso ya escapa de la mano del instructor / evaluador. Sin embargo, por temas coyunturales del servicio, se limita la atención porque a uno lo ponen de servicio de apoyo o en su defecto viaja a provincias a evaluar y se deja con déficit a la escuela.</i></p>
<b>Sección 2</b>	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>
1.	<p>Dentro su experiencia en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?</p> <p>Bueno, lo que haría falta es información y capacitación del efectivo policial, por cuanto hay personal que viene a evaluarse, no reúne el manejo necesario, para su tramitación de la licencia policial. Además, como dije anteriormente, la falta de circuitos, las motos adecuadas o el plan de educación que limita una mejor evaluación, contribuyen a tener limitaciones en esta evaluación.</p>
2.	<p>Desde su perspectiva institucional ¿Cuál es su opinión sobre la profesionalización y especialización de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias y la obtención de la licencia de conducir policial como garantía del desarrollo de competencias en la conducción de vehículos policiales?</p>

	<p>Bueno, el personal de instructores / evaluadores, debe recibir ahhhhh, como mínimo una especialización en el extranjero, ya que se debe tener nuevos conocimientos de nuevas técnicas o destrezas de tipo de manejo de motocicletas, ya que en países más avanzados, las motocicletas son de un mayor cilindraje al que tenemos en el Perú, pero bueno, ehhhh, en cuanto los vehículos policiales que tenemos aquí en la institución, creo que no están reuniendo las características que deben tener en cuenta al cilindraje.</p>
3.	<p>En su experiencia profesional ¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial para el ejercicio de la función policial?</p> <p>Ehhhhh, lo que es sede Lima, es adecuada, se cuenta con el personal más que suficiente para este tipo de función que es la evaluación de motociclistas. Vuelvo hacer énfasis que, en provincias, en el Callao y en los departamentos, no se cuenta con el numero necesario, o a veces no hay instructores, no porque son escasos los evaluadores, instructores por su participación en este tipo de eventos, ya que el personal que viene a capacitarse muchas veces se les deniega el permiso o autorización para evaluarse.</p>
4.	<p>Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial?</p> <p><i>Bueno, dentro de este tema, para la capacitación necesitaríamos el incremento de más horas lectivas y prácticas, para su desarrollo optimo, ya que el manejo o las practicas que se dan con las horas que actualmente tenemos son muy cortas. Además, debería de incluirse en su evaluación, el recorrido de vías públicas y no tan solo limitarse al circuito, como si se hace en los cursos de capacitación.</i></p>

5.	<p>¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p> <p><i>Bueno, si repercute en la medida, porque muchas veces somos criticados, por la sociedad ante un accidente que se puede dar con los efectivos policiales a bordo de sus vehículos, ya sea por conducir vehículos mayores o menores. Se les instruye y evalúa en sus competencias básicas, mas no especializadas que se ve la función policial cotidiana que realizan.</i></p>
6.	<p>¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p> <p><i>Bueno, se debe los accidentes que tienen los efectivos policiales, se deben a dos motivos, uno por motivos personales u otros motivos que son extras de conductores, por el sistema motorizado, por factor climatológico, hay esas causas, pero mayormente es responsabilidad del conductor que se dan los accidentes.</i></p>
7.	<p>Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?</p> <p><i>Lo que es en el tema logístico, hay cosas o hay motocicletas o vehículos que ya se encuentran desfasados, otros con problemas mecánicos, fallas eléctricas, sumado a esto la falta de mantenimiento preventivo y correctivo que no se les da a las motos, en cuanto al equipamiento de los efectivos policiales, muchas veces no son óptimos, no están óptimos para su uso, estos medios los traen ellos mismos para su evaluación y muchos por no decir</i></p>

	<i>todos no están certificados nacional o por instancias internacionales.</i>
8.	<p>De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?</p> <p><i>Ya, el tema logístico, nos faltan motocicletas de cilindraje de uso cotidiano dentro de la policía, En cuanto a los ambientes y al propio circuito nos faltaría, un gran circuito con la capacidad y las dimensiones oficiales para ampliar el tema de evaluación, con esto no quiere decir que no, no sea optimo, por lo contrario, necesitamos un espacio adecuado, que nos de esa sensación que el personal tenga confianza y salga óptimo para el manejo.</i></p>
9.	<p>A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?</p> <p><i>Dentro de este punto, la información que se requiere, es poca, por cuanto los efectivos policiales que viene a evaluarse no están bien orientados ni conocen los requisitos a presentar para acceder a su evaluación. Por eso deben de ser retornados a sus unidades a absolverlos o darles a conocer los mismos, generando pérdida de tiempo en su atención.</i></p>
10.	<p>¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?</p> <p>Bueno, bueno en este tema no sería tan posible certificar una licencia civil para que manejen una unidad de emergencia, porque es totalmente distinta, no ya que estas licencias policiales son usadas por los efectivos policiales para una determinada función,</p>

	<p>ya sea patrullaje preventivo o traslado de personalidades en distintos distritos acá en Lima. El procedimiento en relación a la evaluación para la obtención de su licencia policial con la de una expedida por las municipalidades o en su defecto cuando había hasta el año 2017 la expedición del brevete militar es sumamente distinta, sin dejar de lado la comparación que la función que realizan los vehículos que usan ellos de las fuerzas armadas difiere mucho de la función que ejercen los militares o el los ciudadanos de a pie.</p>
11.	<p>De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?</p> <p><i>Habría que modificar o mejorar varios o algunos puntos de la malla curricular, vuelvo a decir, en horas lectivas, no, para su optimo funcionamiento, ya que el tiempo que nos dan es muy corto. Además, debe de considerarse en los planes de estudios, que la evaluación involucre no tan solo la evaluación en circuitos internos sino en la vía pública en situaciones reales como se hace en los cursos de capacitación.</i></p>
<b>Sección 3</b>	<b>Preguntas sobre las posibles soluciones</b>
1.	<p>¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?</p> <p><i>Bueno, en este punto se tendría que cambiar u optimizar los recursos logísticos, otorgarnos vehículos que nos otorguen o formen para la función policial en cuanto al cilindraje de motocicletas, no porque lo consideramos muy poco lo que tenemos</i></p>

	<p><i>hoy en día, no, en cuanto a infraestructura, tenemos que cambiar el ambiente actual y ver un espacio más adecuado, porque cuando las prácticas son en la calle es distinto a lo que se hace en zonas cerradas.</i></p>
2.	<p>¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</p> <p><i>Ehhhh, pienso que a implementación de estas herramientas podría ayudar en gran parte al aprendizaje y el manejo de nuestros efectivos policiales, no, entonces para eso podemos contar con simuladores de manejo virtual o otros medios logísticos que puedan ayudar a los conductores policiales. Quiero agregar que se nos dote de motocicletas adecuadas para la evaluación y equipos de seguridad para nuestros conductores de motos durante la enseñanza y evaluación.</i></p>

**Guía de entrevista para policías evaluados y certificados**

Edad: 27

Sexo: Masculino

Grado: S3 PNP

Cargo: Conductor de Motocicleta policial

Tiempo de obtención de licencia de conducir policial: SET 2023

A continuación, se presentan una guía de preguntas para conocer sus puntos de vista sobre el proceso de evaluación de competencias del personal policial en la conducción de vehículos policiales. Responda a cada una de ellas según su punto de vista y experiencia acumulada durante los últimos años.

N°	Preguntas guía	
<b>Sección 1</b>	<b>Preguntas sobre el problema (condiciones de la calidad)</b>	
<b>Criterios de Evaluación</b>	<b>Durante su desarrollo profesional y certificación vigente como conductor policial dentro de la institución ¿Cuáles y como cree que fueron los criterios de evaluación que aplican los instructores, durante el proceso de evaluación de competencias en la conducción de vehículos policiales para la obtención de la licencia policial?</b>	<i><b>Ya en el caso de nosotros de mi promoción, tuvimos un poco de suerte porque nosotros egresamos el 2020 por el COVID, un mes antes de egresar tuvimos un cursillo en la escuela de Puente Piedra, de manejo de motocicletas, al momento de egresar pasamos a la escuela acá en Fénix en Caquetá, estuvimos allí un mes y posteriormente nos entregaron nuestra licencia de conducir policial y nos pusieron a disposición a esta unidad de halcones. Esta capacitación con respecto al tiempo de preparación, no fue</b></i>

	<p><i>suficiente, pese a haber seguido el cursillo en la escuela, había personal que no reunió las condiciones para salir a manejar, bueno para mí, para el conocimiento del que yo tengo, creo que si fue suficiente porque, porque yo manejo moto desde los 15 años, ya venía con una base, soy de provincia y allá se aprende a manejar motos a temprana edad, pero para alguno de mis promociones fue muy corto el tiempo porque muchos no sabían o no habían aprendido, empezaban a enseñarles a manejar bicicletas para mantener el equilibrio, posteriormente para darles un moto, a pesar de terminar el curso, ellos para mi no debían de salir a las calles. Fue más práctico y no había teoría, por nosotros mismos deberíamos aprender a conocer la normatividad y la seguridad vial, así como mecánica. Las habilidades que se había obtenido a mi criterio eran insuficientes, aun así, evaluados ya obtuvieron su licencia porque la policial exigía que saliéramos rápido a patrullar.</i></p>
--	--

<p><b>Accesibilidad</b></p>	<p>Durante este proceso de evaluación para la obtención de la licencia de conducir policial, ¿Como fue su experiencia en el acceso a la ejecución de este proceso de evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales?</p>	<p><i>Antes No, no, creo que hay muchas deficiencias en esta evaluación, como dije nosotros tuvimos suerte en la escuela y después venir aquí en la escuela de motociclismo, pero después de nosotros, las siguientes promociones no le dieron importancia a esta práctica de conducir, salían y ahora salen directo al servicio, y les exigen sacar su licencia rápido para manejar motos o carros, ya que pese a terminar el curso no se preparaban bien. Tienen motos de cilindrada de 125 y no es lo mismo aprender con esas, y te mandan a Halcones u otras unidades donde hay motos de cilindrada 300 como en Halcones. Si aquí sucede eso en provincias tengo entendido que es peor.</i></p>
<p><b>Continuidad</b></p>	<p>¿Cómo detallaría su experiencia durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</p>	<p><i>Yo, creo que es muy poco tiempo la evaluación, sobre todo que hay efectivos policiales que van de comisarias, tienen tiempo manejando motos, pero no pueden pasar el circuito, porque falta mucha instrucción, además en la evaluación pasan dos o tres veces seguida y aun así</i></p>

		<p><i>pueden pasar y vuelven al otro día y otro día hasta que les aprueban y así salen. Ahora bien, todo esto se debe a la reducida logística en cuanto a motos, y el circuito que no reúne las condiciones mínimas para la evaluación. Y cuando están en sus unidades majando moto no se preocupan en practicar particularmente. Deberían llamarlos nuevamente y reentrenarlos solo esperan que se les enza su licencia para recién ir a evaluarse.</i></p>
<p><b>Prontitud</b></p>	<p><b>¿Cómo calificaría la responsabilidad y predisposición en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?</b></p>	<p><i>Bueno en mi caso, la atención fue la adecuada, sobre todo en la escuela, porque gracias a Dios, nos guiaron paso a paso las enseñanzas tanto a los que saben y los que no saben conducir un poco más les enseñan, con el fin de evitar accidentes. Sin embargo, la evaluación actual está supeditada a que tanto la logística, llámese motos, así como la infraestructura relacionada al circuito, estén ocupados, porque se dictan cursos en doble horario, como también por la inoperatividad de las motos producto de su uso y</i></p>

		<i>antigüedad, disponiéndose volver en otras oportunidades a completar la evaluación.</i>
	<p>¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia de conducir policial y diga si son adecuados y pertinentes para el contexto social actual?</p>	<p><i>Yo creo que no, no es accesible porque creo que el civil para sacar su licencia, el circuito es más complicado, debe haber un poco más de rigidez en tomar los exámenes, el circuito debe ser más complicado, un poco más maniobras de equilibrio porque nosotros no salimos a manejar a la calle como un civil, sino tenemos que subir veredas, escaleras y para eso hay que tener práctica. Además, como lo dije anteriormente debe haber motos nuevas y operativas, adecuadas con el cilindraje para la evaluación. Debo imaginarme que en provincias no existe estas condiciones de calidad.</i></p>
<b>Sección 2</b>	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>	
1.	<p>Según su experiencia en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso</p>	<p><i>Posibles causas, hummmm, mejores y cantidad suficiente de motos, espacios circuitos más grandes y más complicados, muy aparte deberían llevarnos a las calles,</i></p>

	<p><b>de evaluación de conducción de vehículos policiales?</b></p>	<p><i>como una alerta como un simulador de como tú puedes actuar ante una emergencia en un tráfico, esas cosas, el tiempo de evaluación sea ampliada a más horas porque actualmente solo se hace en una mañana o cinco horas, no evalúan la parte teórica, de reglas de tránsito y mecánica, limitada atención por déficit de instructores evaluadores, y que no existe reentrenamientos periódicos sino hasta la caducidad de la licencia de conducir policial, esperan que se perfeccionen con la práctica.</i></p>
<p><b>2.</b></p>	<p><b>¿Cuál es su evaluación sobre la experticia y capacidad profesional de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial?</b></p>	<p><i>Particularmente a mi persona, los instructores a los que a mi me tocaron, la mayoría estaban preparados, pero veces ellos mismo lo comentan, que si dependieran de ellos, enseñarían más, pero el tiempo corto, la deficiente infraestructura por el poco espacio, y muchas cosas como accidentes que pueden pasar y porque van efectivos policiales que no son principiantes y no se acoplan al grupo, su experiencia es mucho menor a comparación a otros que tienen muchos más años en el servicio policial.</i></p>

3.	<p>¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?</p>	<p><i>En particular no, porque para renovar, es un solo instructor que evalúa, a varios efectivos policiales, a veces no se abastece cuando hay alta demanda o concurrencia a ser evaluados, motivo por el cual lo pasa por agua tibia la evaluación. Se necesitan siempre más de ellos y más especializados.</i></p>
4.	<p>Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial?</p>	<p><i>La instrucción y capacitación en la escuela de motos, a mi parecer está muy decadente, tengo una promoción que tiene curso halcones, tiene curso de ESCMOPOL, y salió al otro día al servicio y se cao, sufrió un accidente, se lesiono, creo que para mí, mi promoción no debía de graduarse, entonces creo que la evaluación está muy mal, porque por no querer hacerle daño al colega, no lo botan del curso, en mi vista particular está muy mal eso, el que sabe y aprende se debe de graduar y el que no, que se busque otra área y que siga practicando, que siga intentando.</i></p>
5.	<p>¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los</p>	<p><i>Bueno, yo creo que la experiencia y lo "cancha" que</i></p>

	<p>conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p>	<p><i>tienen los conductores dependen mucho de su experiencia y con los que yo patrullo, tienen más de 6 años aquí en Halcones, y la experiencia que tienen fuera real es que todo se aprende en la calle, muy poco es o que tu llevas en la escuela se reflejan en la calle, muy poco, muy poco. Y las fallas y errores que se hacen notar en la calle durante la conducción nos hacen ver como algo negativo hacia la comunidad y por los medios de comunicación.</i></p>
6.	<p>¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p>	<p><i>Yo, yo creo que sí, porque es muy baja la instrucción, los efectivos o mejor dicho yo tengo compañeros que se han accidentado hace dos semanas, después de dos días que salimos del curso la enseñanza es muy baja, para la calle es muy baja. Somos atención de la ciudadanía y lo que hagamos o dejemos de hacer durante la conducción de nuestras motos y participar de algún accidente, como de los que en múltiples oportunidades existen y se ve eso en el televisor.</i></p>
7.	<p>Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación,</p>	<p><i>No, son muy insuficientes, acá en la escuela de manejo se</i></p>

	<p><b>pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?</b></p>	<p><i>necesitan motos de alto cilindraje, un espacio o circuito donde tu te puedas desenvolver, otro tipo de circuitos, pero con más obstáculos, porque un saldrá a la calle donde hay muchos riesgos propios de la función policial, emplear instrucción en la calle, una persecución, como se debe manejar en el tráfico, como le puedes disparar estando de a dos en una persecución. Los equipos y medios de seguridad tanto para el vehículo como del conductor deben de estar vigentes, sin olvidar la adecuada señalética de tránsito en el circuito y durante la enseñanza.</i></p>
8.	<p><b>De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?</b></p>	<p><i>La calificación en esto, es un promedio es en media, para esto se deben de preparar mucho, en espacio y en ambientes adecuados en teoría, muy poco te enseñan teoría más cuentan lo que es casuística y otras cosas. Circuitos que no reúnen las características técnicas establecidas.</i></p>
9.	<p><b>A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de</b></p>	<p><i>Bueno, los requisitos, al querer tener tu licencia civil y de allí pasan un circuito y de</i></p>

	<p>requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?</p>	<p><i>allí te entregan tu licencia de conducir , creo que no debería ser así porque nosotros y los colegas tramitamos nuestra licencia civil de otra manera y sin dar algún tipo de examen y que pasando tan solo un circuito te entregan tu licencia, yo creo que no debería ser así, deberían dar instrucción de una semana y un poco más de tiempo sería mejor la evaluación para que sepas manejar sepas a defenderte mejor en la calle.</i></p>
10.	<p>¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?</p>	<p><i>No es la adecuada, pero tiene algo de similar en los circuitos, tanto para sacar tu licencia en lo civil como para sacar tu licencia policial es casi parecido el circuito, no debería ser así, vuelvo a repetir nosotros no solo vamos a manejar una moto y ya, no en la policía es distinto, se deben de preparar sobre toso par las emergencias, como tú te debes de desenvolver en una emergencia.</i></p>
11.	<p>De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación,</p>	<p><i>No, no es la adecuada, porque para poder llegar a un sistema elite se debe reformular la enseñanza y esta debe de iniciar desee las escuelas e</i></p>

	<p>capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?</p>	<p><i>inclusive desde muchos más antes, se debería de pedir como requisito para postular, como yo si lo hice o lo tenía, este plan de estudios o la malla curricular contemplan criterios básicos para el manejo mas no los especializados para emergencias en situaciones reales de riesgo y para ello se debe dar más tiempo de instrucción.</i></p>
<p><b>Sección 3</b></p>	<p><b>Preguntas sobre las posibles soluciones</b></p>	
<p>1.</p>	<p>¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?</p>	<p><i>Un espacio más grande y adecuado para el circuito donde se puedan desenvolver los evaluados en los vehículos, motocicletas deber ser cambiadas a una cilindrada acorde con el parque automotor con que cuenta la policía y las que donan las municipalidades, instructores que tengan conocimientos especializados en transito y leyes, instructores del extranjero, con cursos internacionales donde la competencia sea distinta a como se hace acá, mayor duración y capacitación especializada de la instrucción</i></p>

		<i>en la evaluación y soporte tecnológico.</i>
2.	¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?	<i>Yo creo que si, como en otros países, como en Argentina, para el motociclista antes de coger una moto, va a un simulador virtual de manejo te adaptas a situaciones que pasan en la calle, te desenvuelves mejor antes de coger una moto, es igual en otros países, como lo es con los pilotos aéreos de la policía aquí y en el extranjero están por meses en un simulador , para que después te den oportunidad de dar una vuelta y poner en práctica lo aprendido, porque es muy riesgoso manejar moto en Lima, eso debería pasar en las escuelas de manejo.</i>



<p><b>Accesibilidad</b></p>	<p>Durante este proceso de evaluación para la obtención de la licencia de conducir policial, ¿Como fue su experiencia en el acceso a la ejecución de este proceso de evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales?</p>	<p><i>Me apersoné a la unidad, pasando el circuito y obtuve mi licencia de conducir</i></p>
<p><b>Continuidad</b></p>	<p>¿Cómo detallaría su experiencia durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</p>	<p><i>Se debe tener un ambiente adecuado, en lugar donde se da el examen no es adecuado en estos momentos no tienen las condiciones adecuadas, debe mejorar la infraestructura, los vehículos y la infraestructura,</i></p>
<p><b>Prontitud</b></p>	<p>¿Cómo calificaría la responsabilidad y predisposición en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?</p>	<p><i>Los instructores deben ser más capacitados, en conocimiento y experiencia</i></p>
	<p>¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia</p>	<p><i>No reúne las condiciones de calidad, falta mayor capacitación de los instructores, mejorar los ambientes de infraestructura, mejorar el circuito, y contar con mejores vehículos</i></p>

	de conducir policial y diga si son adecuados y pertinentes para el contexto social actual?	
<b>Sección 2</b>	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>	
1.	Según su experiencia en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?	<i>En este caso los exámenes para obtener la licencia de conducir de motocicleta, no es el adecuado se da en un lugar pequeño que no es adecuado para realizar las maniobras necesarias, no cuenta con un circuito completo.</i>
2.	¿Cuál es su evaluación sobre la experticia y capacidad profesional de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial?	<i>Los instructores deben ser más capacitado, más reentrenados, para que brinden una mejor instrucción y tomen un buen examen</i>
3.	¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?	<i>Son muy pocos instructores especialmente en el circuito, deberían de implementar los instructores para que estén al tanto de todos los procesos.</i>
4.	Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las	<i>Calificaría como termino media la calidad de los instructores, estos deben estar mejor preparados, para</i>

	<p>competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial?</p>	<p><i>que den una buena capacitación, tener mejores vehículos y un circuito debidamente implementado, así mayor tiempo en la práctica de manejo para que los conductores adquiera las habilidades, realicen las maniobras de destreza de manejo de vehículos menores</i></p>
5.	<p>¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p>	<p><i>La forma como conducen los efectivos policiales si repercute en la imagen, porque los efectivos policiales conductores no respetan las señales de tránsito, cometen infracciones, lo cual es diferente cuando se atiende situaciones de emergencia, en la cual se pone de manifiesto las destrezas y habilidades para llegar a tiempo a donde nos necesitan</i></p>
6.	<p>¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p>	<p><i>Los exámenes deben ser más rigurosos, debido a que últimamente hay muchos accidentes de tránsito cometidos por efectivos policiales, deben de haber curso de reentrenamiento anuales y mensuales para que efectivo policial este preparado para enfrentar una emergencia de cualquier tipo, especialmente en</i></p>

		<i>persecuciones, ya que el personal muchas veces no utiliza las señales o medios audiovisuales o los altavoces de los vehículos policiales. Para que los demás conductores y civiles estén alertas a la presencia de un vehículo policial</i>
7.	Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?	<i>Los recursos logísticos son muy bajos (mínimos) para este tipo d exámenes, tanto como los vehículos motocicletas que están en un estado pésimo, como el mismo circuito que no es el adecuado para un examen de manejo, creo que no cumple con las características adecuadas para rendir un buen examen de manejo.</i>
8.	De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?	<i>Es muy limitado,</i>
9.	A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la	<i>Los procesos para obtener la licencia de conducir policial deben ser más riguroso, pedir examen médico, entre otros.</i>

	conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?	
10.	¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?	<i>El futuro conductor policial debería pasar por varios filtros para poder verificar si el efectivo policial está en aptas condiciones para conducir un vehículo policial, ya que para conducir vehículos policiales se necesita mayor preparación</i>
11.	De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?	<i>Puedo decir que a lo largo de mi experiencia ha habido ciertas mejoras, se está siendo más estricto, antes era más sencillo.</i>
Sección 3	Preguntas sobre las posibles soluciones	
1.	¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o	<i>Se debería mejorar en lo logístico, el estado de los vehículos, mejorar el circuito para medir las destrezas y habilidades del conductor policial, mayor preparación de los instructores para que</i>

	implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?	<i>orienten adecuadamente a los instruidos.</i>
2.	¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?	<i>Si creo que la tecnología hoy en día es una herramienta muy positiva, debe ser como en otros países donde hay simuladores, para obtener la licencia de conducir los preparan en esos simuladores en la forma de conducir vehículos, esta tecnología debería ser la primordial para realizar las prácticas, estar mejor capacitados para obtener la licencia de conducir policial, así como mejorar la logística.</i>



	competencias para la conducción de vehículos policiales?	<i>ex guardia civil, donde aprendí conducción a la defensiva</i>
Continuidad	¿Cómo detallaría su experiencia durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?	<p><i>Tuve la oportunidad de ingresar a la escuela de conductores, pese a que sabía conducir, los instructores me corrigieron de los errores que cometía, ahí aprendí una serie de técnicas de manejo a la defensiva y mejoré mis técnicas de conducir, vehículo, ya que desconocía la parte técnica y es muy exigente. El instructor estaba a tu lado y salían a nuestro costado con el conduciendo por las calles de lima.</i></p> <p><i>Ahora último, ya no es así, cuando realice la renovación de mi licencia de conducir en la escuela de puente piedra, solamente me tomaron un examen de conducción en ese momento, no exigen como antes.</i></p>
Prontitud	¿Cómo calificaría la responsabilidad y predisposición en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?	<i>Como repito, cuando renové mi licencia de conducir policial, con el fin de mantener mi categoría TA2, me hicieron conducir un vehículo mayor (bus) que no era el vehículo preciso, solamente era conducir por</i>

		<i>el circuito, sin cometer errores y lo aprobé.</i>
	¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia de conducir policial y diga si son adecuados y pertinentes para el contexto social actual?	<i>No cumple, pienso que se está dando instrucción como si nosotros fuéramos civiles o persona natural, debe ser más exigente porque hay una gran diferencia entre ser un conductor de vehículos particulares y conductor de vehículos policiales</i>
<b>Sección 2</b>	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>	
<b>1.</b>	Según su experiencia en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?	<i>Falta de experiencia por parte de los instructores, ellos deben tener la experiencia real, es decir debe de haber un bien tiempo conduciendo vehículos policías en la parte operativa.</i>
<b>2.</b>	¿Cuál es su evaluación sobre la experticia y capacidad profesional de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial?	<i>Falta de experiencia de los instructores en la calle, ellos no están permanentemente en las calles</i>
<b>3.</b>	¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores /	<i>Actualmente desconozco sobre la cantidad de instructores que hay, creo que</i>

	<p>evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?</p>	<p><i>un mínimo sería de 10 instructores, para un grupo de 50 participantes, para que sea más exigente</i></p>
4.	<p>Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial?</p>	<p><i>Para ser conductor de vehículos policiales tiene ciertas exigencias para que la conducción sea buena, repito porque es muy diferente ser conductor de vehículo policial que de un vehículo particular, esta debe ser exigente, porque ante una emergencia uno tiene que realizar maniobras y acciones que están fuera de las normas de tránsito en una conducción normal, conducir en sentido contrario, utilizar la acera, conducir a gran velocidad en persecuciones, eliminar obstáculos para llegar al objetivo o emergencia</i></p>
5.	<p>¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p>	<p><i>Afectivamente, una mala maniobra o peligrosa en la conducción puede llevar a producir de accidentes sufriendo las personas como lesiones o muerte y eso ara repercutir negativamente en la imagen de la policía</i></p>
6.	<p>¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de</p>	<p><i>Definitivamente que sí, porque no se está dando una buena instrucción, en la capacitación</i></p>

	<p>tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p>	<p><i>de conductores el instructor debe incidir en maniobras que evasión o eviten accidentes, tanto materiales como la pérdida de vidas humanas.</i></p>
7.	<p>Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?</p>	<p><i>Ahora que acabo de renovar mi licencia de conducir policial, he podido apreciar el caso de la categoría PA1, se toma el examen con vehículos automáticos SAN YONG, y la mayor parte de nuestra flota vehicular la mecánica, la conducción de ambos son diferente, entonces los instruidos muchas veces está acostumbrado a la mecánica cuando da su examen es observado o jalado, debido a manejar un vehículo automático es diferente del mecánico.</i></p>
8.	<p>De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?</p>	<p><i>A la infraestructura actual de conducir, definitivamente le faltan obstáculos, es un circuito que más bien facilita el desplazamiento en la conducción, se requiere mayores obstáculos, para saber cómo esquivar esos obstáculos, como abrir, cerra o buscar no derribar los mismos.</i></p>

9.	A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?	<i>Cuando renové mi licencia policial, las pruebas fueron bastante sencillas, sin mucha exigencia de la parte teórica, así mismo son las mismas preguntas y el personal se pasa, esto debe cambiar para ser más exigente</i>
10.	¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?	<i>Como repito, Los exámenes teóricos deben ser más exigible, mas difíciles para que el participante pueda tener mayor conocimiento, a ello se debe sumar la parte mecánica a fin de evitar accidentes.</i>
11.	De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?	<i>Desconozco, pero puedo detallar que yo hice mi curso de conductores en los años 80, pero en la renovación de mi licencia de conducir ha sido bastante sencillo</i>
Sección 3	Preguntas sobre las posibles soluciones	

1.	<p>¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?</p>	<p><i>Desde el momento en que uno es conductor de vehículo policial, debe conocer el reglamento, mecánica, técnicas de conducción, para ello la capacitación debe ser exigente, esta capacitación debe ser permanente, se puede invitar a conductores profesionales de la parte civil, para invitarlos para que nos enseñe a conducir, corregir, mejorar y actualice las técnicas de conducción de vehículos policiales en situaciones de emergencia, a diario el personal policial participa en persecuciones o atiende diverso tipo de emergencias a donde tiene que llegar en el menor tiempo posible, para lo cual debe de adoptar todas las precauciones para evitar accidentes, la policía va ayudar y no a generar accidentes.</i></p>
2.	<p>¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</p>	<p><i>Si, se podría adquirirse simuladores como los tiene la FAP para sus pilotos, la policía también tendría simuladores para los conductores policial, ahí se vería la pericia de los futuros conductores, a quien le falte se le exigiría más, porque no todos son buenos.</i></p>

**Guía de entrevista para los jefes de las Escuelas de Conductores Policiales**

Edad: 43

Sexo: M

Grado: CMDTE

Cargo: JEFE DE LA UNIACVM PNP

Tiempo de ejercicio en el cargo: 07 MESES

A continuación, se presentan una guía de preguntas para conocer sus puntos de vista sobre el proceso de la evaluación de competencias del personal policial en la conducción de vehículos policiales. Responda a cada una de ellas según su punto de vista y experiencia acumulada durante los últimos años.

N°	Preguntas guía
<b>Sección 1</b>	<b>Preguntas sobre el problema (condiciones de la calidad)</b>
<b>Criterios de Evaluación</b>	<p><b>Durante su desarrollo profesional dentro de la institución policial ¿Cuáles y como cree que son los criterios de evaluación que aplican los instructores, durante el proceso de evaluación de competencias en la conducción de vehículos policiales para la obtención de la licencia policial?</b></p>
	<p><i>Los criterios de evaluación que aplican los instructores durante el proceso de evaluación de competencias en la conducción de vehículos policiales son basados en un Plan curricular y Directiva diseñada por la Unidad Académica de Conductores de Vehículos Motorizados, revisada y aprobada por la ESCFOCON - DIREDDOC PNP, en el que se consideran los lineamientos emitidos por el Departamento Académico de la DIREDDOC PNP.</i></p> <p><i>En ese contexto, es recomendable una actualización de estos criterios, en el que se consideren equipos tecnológicos y sistemas informáticos de vanguardia que permita brindar un servicio eficiente y de calidad al usuario PNP.</i></p>

<p><b>Accesibilidad</b></p>	<p>Durante el desarrollo del actual proceso de evaluación para la obtención de la licencia de conducir policial, ¿Como detalla las condiciones de accesibilidad en la ejecución de este proceso de evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales?</p>
	<p><i>La accesibilidad en la ejecución del proceso de evaluación de competencias para la conducción de vehículos es restringida, porque la norma específica es decir el Reglamento para la emisión de las licencias de conducir policial aprobado mediante RM. N°575-2017-IN, únicamente contempla ciertos procedimientos para la obtención y actualización de la misma. No permitiendo una accesibilidad adecuada al personal PNP.</i></p> <p><i>Asimismo, respecto al proceso de evaluación para la conducción de vehículos, que culmina con la expedición del acta respectiva, se ejecuta exclusivamente ante cuatro (04) situaciones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>✓ Luego de aprobar el curso de capacitación básico en técnicas de manejo vehicular (duración seis (06) semanas)</i></li> <li><i>✓ Por canje del brevete militar cuya fecha de emisión sea anterior al 15JUN2017.</i></li> <li><i>✓ Por revalidación de la Licencia de conducir policial.</i></li> <li><i>✓ Por reactivación de la licencia de conducir policial.</i></li> </ul>
	<p>Dentro de su gestión ¿Cómo detalla el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</p>
	<p><i>La disponibilidad y las condiciones de recursos, infraestructura y servicio de atención son regulares, al registrar una carencia de los mismos, es decir vehículos obsoletos, falta de infraestructura adecuada (respecto a las áreas administrativas y circuito de manejo), el servicio de atención, como esta a cargo del personal</i></p>

	<i>PNP, se brinda una atención de calidad a los usuarios (personal PNP), buena orientación, accesibilidad a la información, entre otros.</i>
Prontitud	Desde su punto de vista gerencial ¿Cómo califica la responsabilidad y predisposición en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?
	<i>La responsabilidad y la predisposición en la atención es muy importante para mejorar los servicios brindados al usuario (personal PNP) y mejorar nuestro producto que será reflejado en el servicio policial a la ciudadanía y por ende en la imagen institucional, sin embargo, se ve limitada por el déficit o carencia de logística e infraestructura con que se cuenta en la actualidad. Esto es caótico y más relevante en provincias.</i>
	¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia de conducir que certifiquen la adecuación y pertinencia en el desempeño de la función policial?
	<i>En la actualidad el proceso de evaluación para obtener la licencia de conducir policial no reúne las condiciones de calidad optimo, debido a las carencias tanto en el tema de recursos logístico (infraestructura, vehículos y humano) como en el tema normativo.</i>
Sección 2	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>
1.	Dentro su experiencia gerencial en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?
	<i>La falta de recursos logísticos adecuados (vehículos, infraestructura y recursos humanos) y la normatividad específica vigente, así como la inadecuada malla curricular y plan de estudios</i>

	<i>dirigidos a evaluar las capacidades del personal policial en la obtención de su licencia de conducir policial.</i>
2.	<b>¿Cuál es su evaluación sobre la experticia y capacidad profesional de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial?</b>
	<i>La experticia y capacidad profesional de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial es la adecuada, pero aun así deben de especializarse en organismos acreditados y en el extranjero mediante becas, pasantías o intercambio educativo con policías del mundo para el perfeccionamiento de los instructores en nuevas técnicas de evaluación de manejo de vehículos de emergencia o policiales para el desempeño de la función.</i>
3.	<b>Desde su experiencia gerencial ¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?</b>
	<i>El número de instructores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial, es deficiente, debido al déficit existente aquí en Lima, pero esta situación se agrava en provincias ya que existen sedes donde no hay instructores por motivos que ya se han pasado al retiro, han sido cambiados a otras unidades u otras regiones o las autoridades policiales no les importa implementar la evaluación en sus sedes.</i>
4.	<b>Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial?</b>

	<p><i>Los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial, no son los más adecuados, pero mejoraría notablemente al contarse con la capacidad e infraestructura logística ideales y la especialización de los instructores.</i></p>
5.	<p>¿Cómo considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p>
	<p><i>En la actualidad, hay un incremento de accidentes de tránsito donde participan vehículo y conductores policiales, en consecuencia se podría decir que, las actividades académicas no están logrando su objetivo, capacitar a los conductores de forma eficiente, pero no en lo ideal, porque el manejar un vehículo policial no solo consiste en un manejo tranquilo como lo hacen las personas en común, sino también conocer las técnicas de manejo vehicular, es parte de un conjunto de competencias y habilidades que debe tener un efectivo policial cuando sale al servicio conduciendo un vehículo policial considerado como de emergencia y actuar ante situaciones de riesgo que se le presentan.</i></p>
6.	<p>¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p>
	<p><i>No, por el contrario, debido al proceso de evaluación estos mermaron los accidentes de tránsito registrados en años anteriores, donde participaron vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial. Estos siniestros, sin embargo, en donde participan policías y vehículos policiales son ocasionados por fallas humanas debido a la poca experticia del conductor que no solo lo adquiere durante la instrucción y</i></p>

	<i>evaluación, sino en el campo funcional que desempeña en la calle y las experiencias ante situaciones críticas y de emergencia que afrontan.</i>
7.	<b>Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?</b>
	<i>A mi experiencia considero que los recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales no son los adecuados, ni los ideales, por la antigüedad de los vehículos y condiciones de los ambientes y circuito de manejo en regular estadio de conservación, que no permiten brindar un servicio de calidad al usuario.</i>
8.	<b>De acuerdo con su experiencia profesional, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?</b>
	<i>Considero que no son los ideales, pero que, de cierto modo, permite ejecutar las acciones propias de esta Unidad Académica de Conductores. En cuanto a las especificaciones técnicas que deben reunir, se hace lo necesario para cumplir con estas exigencias, pero es deficiente para poder evaluarlos con calidad que redundara en el servicio policial.</i>
9.	<b>A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?</b>
	<i>La normatividad vigente pone ciertas limitaciones para acceder a la licencia de conducir policial, considerando que, para acceder a esta, se realice a través de curso de capacitación con 180 horas</i>

	<i>académicas y por canje de brevet militar con fecha de expedición anterior a la publicación de la norma. Su regulación por parte de la institución policial no guarda relación con las exigencias institucionales que la requieren ya que pone muchas trabas para su acceso.</i>
10.	¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?
	<i>Como sabemos la licencia de conducir policial existe desde la publicación de la norma específica, es decir desde el año 2017, donde no considera su obtención a través de una licencia de conducir civil, pero si el canje de brevet militar pero con fecha anterior al 15JUN2017, en ese sentido, la licencia civil está descartada, el tema seria con el brevet militar, considero que no debería canjearse porque esas licencias son emitidas por el Ejército Peruano bajo otra óptica, es decir más ligadas a la función militar y no a la función policial, cuya importancia se centra en el patrullaje motorizado y las intervenciones policiales, es por eso que en la norma se considera los cursos de actualización basados en seis (06) horas académicas.</i>
11.	De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?
	<i>Considero que está bien, pero podría mejorarse, innovando su contenido y considerando la asignatura de técnicas de manejo vehicular en el plan de estudios y malla curricular de las escuelas de pregrado, que permitan que un estudiante egrese de las escuelas con este conocimiento, obviamente, esto no podría darse</i>

	<i>sin antes no se modificare el reglamento para la emisión de las licencias de conducir policial.</i>
<b>Sección 3</b>	<b>Preguntas sobre las posibles soluciones</b>
<b>1.</b>	¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente?
	<i>Primero, debería aprobarse el proyecto de modificatoria del Reglamento para la emisión de licencias de conducir policial, y segundo, a través de la DIREDDOC PNP formularse un proyecto de Inversión Pública que considere una infraestructura adecuada para la Escuela de conductores de la PNP considerando la logística necesaria, suficiente y pertinente en el desarrollo de la evaluación para la obtención de la licencia de conducir policial.</i>
<b>2.</b>	¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?
	Si, implementando herramientas o tecnología innovadora ayudaría a optimizar la calidad educativa en esta escuela de manejo, poniéndolo a nivel de otras escuelas de conductores de países vecinos. Tales es el caso del uso de la tecnología o uso de la innovación tecnológica mediante la implementación de simuladores de manejo virtual como los hacen en otros países o como nuestros pilotos de la aviación policial, situación que optimizaría este proceso de evaluación.

**Guía de entrevista para Instructores/Evaluadores**

Edad: 43

Sexo: FEMENINO

Grado: ST1 PNP

Cargo: INSTRUCTOR /EVALUADOR

Tiempo en el cargo como Instructor/Evaluador: 10 años.

A continuación, se presentan una guía de preguntas para conocer sus puntos de vista sobre el proceso de evaluación de competencias del personal policial en la conducción de vehículos policiales. Responda a cada una de ellas según su punto de vista y experiencia acumulada durante los últimos años.

N°	Preguntas guía
Sección 1	Preguntas sobre el problema (condiciones de la calidad)
Criterios de Evaluación	<p><b>Durante su desarrollo profesional como instructor / evaluador dentro de la institución policial ¿Cuáles y como son los criterios de evaluación que se aplican en las Escuelas de Conductores de Vehículos Policiales, durante el proceso de evaluación de competencias en la conducción de vehículos policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?</b></p> <p><i>Se aplican varios criterios: uno de ellos la formación académica: si tiene curso de manejo de motocicletas policiales (nivel básico, escolta o instructores), experiencia en la función de motociclista policial y en que unides se desempeña como tal ( patrullaje, escolta y otros), estos criterios determinaran la destreza y el nivel de manejo que demuestran al momento de realizar la prueba de circuito, también se tiene en cuenta que el manejo en la vía publica no necesariamente puede asegurar que el efectivo apruebe la evolución, para lo cual se indica que pase una prueba de reconocimiento de circuito de manejo. Todo esto basado y sustentado con la norma que rige las licencias de conducir policial.</i></p>

<p><b>Accesibilidad</b></p>	<p>Durante este actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial, ¿Como es la experiencia de accesibilidad a la ejecución de este proceso para la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</p> <p><i>En la escuela de motociclismo tratamos de que el evaluado tenga a la mano todas las herramientas que pueda necesitar para su evaluación; el proceso de evaluación en esta ESCMOPOL- PNP está diseñada para que le evaluado pueda inscribirse, evaluarse y si en el caso aprobara la evaluación, expedir el acta correspondiente el mismo día, con una duración aproximada de dos horas en todo el proceso. Se toma en cuenta también que la efectivo a evaluarse cumpla con los requisitos que según el reglamento de licencias de conducir (RM- 575-IN-2017), si se presentara el caso de que no cumple con los requisitos, se le brinda la información para que pueda subsanar la deficiencia y pueda apersonarse otro día a rendir la evaluación ocasionando en este caso retraso o pérdida de tiempo.</i></p> <p><i>Por otra parte, la ESCMOPOL-PNP, no requiere o solicita documentación de las unidades policiales donde labora el efectivo policial (oficio, relación de su jefe de unidad, etc.) para ser evaluado ya que esto implica un trámite innecesario y lo que se quiere es masificar la expedición a todos los efectivos que lo cumplan con los requisitos y soliciten la expedición de su licencia.</i></p> <p><i>En provincia, en relación al acceso a esta evaluación, implica que el trámite es totalmente distinto ya que la evaluación está supeditada a la aprobación del plan académico anual aprobado por la Escuela de Formación Continua ESCFOCON-PNP; pero las licencias de conducir policiales son emitidas por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vía DIRTTSV- PNP (oficina de licencias) como figura en el reglamento, citándola como autoridad competente y teniendo solo como unidades o direcciones de apoyo a la sanidad y ESCFOCON. se da también el caso que la oficina de licencias no depende de tránsito sino de las oficinas de educación</i></p>
-----------------------------	---

	<p><i>de las regiones policiales y esto dificulta también la evaluación del efectivo.</i></p> <p><i>También se observa que en provincia el personal que fue capacitado para ser evaluador no cumple esta función porque ya no trabaja en el sistema, se encuentran de baja y otros; no hay circuitos de evaluación certificados y otros problemas logísticos y de infraestructura lo que acrecienta la dificultad de acceso universal a este proceso de evaluación.</i></p>
Continuidad	<p><b>¿Cómo detalla su experiencia profesional durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</b></p> <p><i>La ESCMOPOL- PNP, de un tiempo a esta parte cuenta con una regular cantidad de motocicletas de diferente cilindraje, marca y modelo, no acordamos a la actualización de las motocicletas de mayor cilindraje en la policía, así mismo cuenta con las herramientas para la evaluación como son los conos, las gibas en regular estado, tratando que el proceso de evaluación no se interrumpa y el evaluado pueda realizar la prueba de forma continua, pero también no se puede dejar de nombrar que el parque automotor que tenemos ya no se encuentra en óptimas condiciones por varios factores (años de fabricación, desperfectos mecánicos, falta de mantenimiento ,etc.) estos vehículos son reasignados a esta escuela con un recorrido considerable ya que anteriormente fueron asignadas a unidad de control de tránsito, patrullaje escolta y otros y ya vienen trajinadas le sumamos esto la falta de pericia y dominio de los participantes que viene a capacitarse, esto genera que las partes de las motocicletas se desgasten con mucha más frecuencia. si vamos a la realidad esta escuela para la evolución debería tener asignadas motocicletas que la policía tiene actualmente en el servicio (honda cbx300, cc 750 y otras) para poder evaluar y capacitar a los efectivos con los mismos vehículos que conducen en sus unidades. Se ha priorizado el requerimiento</i></p>

	<i>para la compra de motocicletas para instrucción, pero hace años no nos dan, solo nos entregan las ya recorridas.</i>
Prontitud	<p><b>¿Cómo califica la responsabilidad, predisposición y voluntad en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales?</b></p> <p><i>En lo personal trato en lo posible que el evaluado pueda realizar su proceso de forma ininterrumpida y rápida, pero antes debe de cumplir con los requisitos que esta escuela pide según reglamentación, se le evalúa de lunes a viernes en horarios de la mañana en todo el año. Lo que se quiere es que ese efectivo tenga su licencia de conducir de forma eficiente. Existe la voluntad y predisposición pese a las limitaciones, pero muchas veces la impotencia de carecer de lo necesario crea muchas dudas del apoyo que tenemos por parte de nuestra institución.</i></p>
	<p><b>¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia de conducir policial y diga si son adecuados y pertinentes para el contexto social actual?</b></p> <p><i>Creo de deberíamos realizar la inscripción y la expedición del acta de manejo en forma virtual como la gran mayoría de las unidades de la policía lo hace, ahora la sistematización, así como hacerlo por intermedio de plataformas y demás herramientas tecnológicas ayuda que los procesos seas más accesibles para todos, implementando un QR en cada acta de manejo, así como las firmas digitalizadas, así como la verificación de la documentación debería ser de forma virtual así como la presentación de la solicitud.</i></p> <p><i>Ahora en provincia se tiene que buscar una solución para la evaluación ya que el no tener circuito certificado es un obstáculo que hasta ahora después de 8 años solo tenemos muy pocos circuitos con resolución y otros factores que hacen que la</i></p>

	<i>evaluación se retrase o no se realice, esto conlleva que los instructores de Lima tengan que viajar a provincia para realizar esta función.</i>
<b>Sección 2</b>	<b>Preguntas sobre las causas del problema</b>
2.	<p>Dentro su experiencia en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Falta de personal (evaluador/instructor) en las diferentes regiones policiales y si hay personal no se encuentran desarrollando la función para lo cual fueron capacitados.</i></li> <li>- <i>Falta de motocicletas operativas, adecuadas y óptimas para uso exclusivo de instrucción en la mayoría de los casos la oficina de evaluación o quien este a cargo no tiene ni una moto asignada para evaluar.</i></li> <li>- <i>Circuitos de evaluación que no se encuentran certificados o acreditados.</i></li> <li>- <i>Falta de herramientas para la evaluación: conos, gibas, señalética etc.</i></li> </ul> <p><i>Algo muy importante también es la falta de conocimiento sobre la licencia de conducir, para que sirve, cuáles son sus categorías y demás, en provincia siguen conduciendo por licencia civil o breveté militar por no contar con los antes mencionado.</i></p>
2.	<p>Desde su perspectiva institucional ¿Cuál es su opinión sobre la profesionalización y especialización de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de evaluación de competencias y la obtención de la licencia de conducir policial como garantía del desarrollo de competencias en la conducción de vehículos policiales?</p> <p><i>Personalmente pude realizar todos los cursos de capacitación que esta Escuela dicta, también busco realizar cursos en instituciones o empresas privadas ligadas al motociclismo ( Honda Yamaha) y así</i></p>

	<p><i>lo hago, anualmente los primeros días de cada año los instructores tenemos una retroalimentación y actualización en temas de manejo de vehículo menor y afines a este ( mecánica, RNT y otros ) vemos también como podemos mejorar en la evaluación al personal, observamos el sistema que aplica el touring o las municipalidades y rescatamos algunos aspectos, como por ejemplo quisiéramos implementar unas cabinas de evaluación teórica de RNT, como lo tiene el touring asi mismo tener un simulador virtual de manejo, en el cual se presenten varias situaciones que afrontamos los efectivos abordo de una motocicleta policial, con esto se mejoraría la reacción del motociclista en el desempeño de la función policial en la calle.</i></p>
3.	<p>En su experiencia profesional ¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial para el ejercicio de la función policial?</p> <p><i>Si hablamos de provincia (regiones policiales) en número es insuficiente o nulo, deberían por lo menos tener un total de cuatro evaluadores en cada sede de región, para poder garantizar que el proceso no se interrumpa, a mi criterio en Lima tenemos la suficiente cantidad para la evaluación, al menos capacitados. Pero está supeditado también que como efectivos policiales brindamos apoyo a las diferentes unidades policiales, esto hace que toda la evolución sea interrumpida.</i></p>
4.	<p>Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial?</p> <p><i>Como lo dije anteriormente deberíamos sistematizar algunos pasos como la inscripción y la expedición del acta., pero salvando estas falencias en el proceso de evaluación en esta escuela es mucho más rápido a diferencia de otros trámites que se realizan en la policía o alguna institución, se trata de hacer que el proceso sea</i></p>

	<p><i>eficiente, pero tenemos también problemas logísticos (motocicletas, equipo de seguridad etc.) como de infraestructura en cuanto al circuito de manejo, que tratamos de solucionar y poder continuar con el proceso.</i></p>
5.	<p>¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p> <p><i>El ser policía y sumado a esto el conducir un vehículo menor policial hace que siempre estemos en contacto con el ciudadano y usuario de la vía, para esto tenemos que ser el ejemplo a seguir ya sea en la conducción defensiva, al usar el equipo de protección o al realizar alguna maniobra en la vía pública y esto se logra entre otras cosas con la constante capacitación y la evaluación de cada uno de los efectivos, ahora una mala acción u omisión de un efectivo policial repercute de forma directa en la imagen de toda la institución, como se observa en la diferentes redes sociales y como objeto de críticas y hasta insultos de parte de las personas.</i></p>
6.	<p>¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p> <p><i>En parte, ya que el ser evaluado, hace que el efectivo procure afinar sus técnicas, esmerarse en su dominio y de una forma u otro busca actualizarse, pero también se debe tomar en cuenta que la experiencia, la formación académica en los cursos de capacitación y muchos factores (estado de salud, estado de vía, etc.) son los que podrían determinar si me accidento o no, también la gravedad de los daños y lesiones que podría sufrir los participantes de un accidente de tránsito.</i></p>
7.	<p>Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos</p>

	<p>(vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?</p> <p><i>No contamos con la cantidad de vehículos y que estos se encuentren en óptimas condiciones operativas para su uso constante, necesitamos más logística e infraestructura, tengo que mencionar que esta escuela es la única unidad educativa a nivel nacional que año a año realiza una cantidad considerable de cursos de capacitación y también evalúa de forma constante todo el año, esto se da porque nosotros como escuela tenemos que estar a la par con el creciente parque automotor de la policía (vehículos menores), no por la compra institucional sino por la afectación en uso de entidades ajenas, vemos que casi todas las unidades policiales ya cuentan con motocicletas para desarrollar sus diferentes funciones y a falta de conductores policiales o haya efectivos que no se encuentren capacitados, esta escuela está en constante labor de capacitación y evaluación, para esto es necesario contar con los medios logísticos como son equipo de protección motocicletas y otros. Si aquí en Lima, tenemos lo necesario, pero no óptimo, en provincias o no hay o no le dan la importancia debida.</i></p>
8.	<p>De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?</p> <p><i>La infraestructura es limitada, se requeriría tener más ambientes para los que asisten a evaluarse y capacitarse, deberíamos contar con más aulas, circuitos de manejo que reúnan las especificaciones técnicas según normatividad vigente, simuladores de manejo en el cual se pondría en práctica de manera virtual la ejecución del circuito, estos mejorarían mucho el tiempo de reacción, la técnica que debería aplicar en las diferentes situaciones y demás , su supliría en parte la practica en circuito para una mejor preparación de cada efectivo y un problema frecuente son las motocicletas que</i></p>

	<p><i>como dije anteriormente es insuficiente, por la cantidad de evaluados y capacitados deberíamos contar con una cantidad mayor de motos, debidamente operativas y que cuenten con el soporte técnico adecuado. Se debería implementar más circuitos de evaluación en provincia para así evaluar a más efectivos y estos puedan realizar la función de motociclista en sus unidades.</i></p>
9.	<p><i>A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de requisitos para la obtención de la licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?</i></p> <p><i>Necesitamos incorporar muchos aspectos como por ejemplo la emisión de la licencia de conducir policial no necesariamente este supeditada a un brevet militar, civil o curso de capacitación, sino a una evaluación practica y teórica por primera vez. Otro aspecto es que la vigencia es demasiada corta 3 años pudiendo ampliarse a 5 años o más según la clase y categoría. Debería actualizarse y permitir a los efectivos policiales conducir con su licencia de conducir policial su vehículo particular, basados en la capacitación de cada efectivo tiene, la labor que desempeña conduciendo un vehículo y las situaciones que enfrenta en el día a día, nos hacen conductores con mayor experiencia en comparación con un conductor civil promedio. Las licencias deberían consignar las restricciones que hace la dirección de sanidad. Se debería incorporar las nuevas clases de vehículos menores L-6, L-7 (CUATRIMOTOS) que según la reglamentación ya poseen placa y demás documentos que cada vehículo automotor debe tener y la policía también tiene unidades patrullando. Para la reactivación o revalidación me parece innecesaria la capacitación de 6 horas como indica el reglamento.</i></p>
10.	<p><i>¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?</i></p>

	<p><i>Si bien es cierto en comparación con el brevete militar nosotros contamos con un reglamento, pero este tiene muchos aspectos por mejorar como dije anteriormente, se puede mejorar también la sistematización, pero el proceso de evaluación es rápido y eficiente: la inscripción, evaluación, expedición del acta y posterior registro en el sistema de licencia policiales no demora más de 3 horas y si pasa los filtros que la oficina de licencias somete a todo la información que el efectivo sube al sistema se le expide la licencia virtual es mismo día.</i></p>
11.	<p>De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?</p> <p><i>Considero que la malla curricular y el plan de estudios están acorde con lo requerido por la institución, se actualiza constantemente con la legislación actual, así como la metodología para que el participante pueda ser capacitado en forma óptima, así es como nosotros nos adaptamos a reducción de horas lectivas que pasaron de 240 a 180, adecuamos la instrucción a la necesidad y requerimiento de las diferentes unidades o dirección que solicitan capacitación, cada efectivo que se capacita en esta escuela sale preparado para poder conducir un vehículo menor en el nivel que fue instruido. Sin embargo, ciertas modificaciones al contenido temático de asignaturas podrían optimizar este proceso y tener la calidad como de cualquier institución policial extranjera.</i></p>
<b>Sección 3</b>	<b>Preguntas sobre las posibles soluciones</b>
1.	<p>¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o implementar para</p>

	<p>mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?</p> <p><i>Que los evaluadores de provincia puedan ejercer su labor de forma continua. Los circuitos de evaluación de provincia sean certificados sin solicitar tanta documentación. Que los recursos logísticos sean los necesarios para que esto se vea reflejado en la capacitación y evaluación. Contar con simuladores virtuales de manejo como los tienen los pilotos de aeronaves de la policía y según tengo entendido en otras policías del mundo, con lo que se busca mejorar la conducción y técnica de cada uno de los efectivos policiales, teniendo un registro de cada efectivo su ingreso, práctica y al final cuanto mejoró en su manejo. Realizar las evaluaciones teóricas en forma virtual, así como la inscripción y expedición de acta, también se podría sistematizar el registro de licencia de conducir policial al sistema integrado de gestión de forma inmediata al estar interconectada al sistema de licencias de conducir policial. La normatividad de las licencias de conducir haga las modificaciones para mejorar el proceso de emisión de licencias de conducir policial. Por otro lado, se debería dar inicio con la instrucción y capacitación en técnicas de manejo vehicular desde las escuelas de formación tanto para el personal subalterno como de oficiales, lo que motivaría a los instructores solo a evaluarlos y certificarlos con sus respectivas licencias de conducir policial.</i></p>
2.	<p>¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</p> <p><i>Como lo mencione anteriormente, la ESMOPOL no puede ser ajena al avance tecnológico, por esta razón la implementación de herramientas tecnológicas tales como un simulador virtual de manejo en esta escuela, facilitarían el trabajo del evaluador e</i></p>

*instructor, así como ayudaría al participante a mejorar en su técnica y dominio, nos ayudaría en fase de practica o reconocimiento de circuito que es anterior a la evaluación en sí. Otra cosa importante es también evitaría una lesión en el momento o a futuro en el efectivo, ya que un error en el simulador no conlleva a caídas o golpes repentinos, el participante tendría una opción más para mejorar y practicar y todo esto se vería reflejado en el servicio policial.*



**Guía de entrevista para Instructores/Evaluadores**

Edad: 30 AÑOS

Sexo: MASCULINO

Grado: S1 PNP

Cargo: INSTRUCTOR

Tiempo en el cargo como Instructor/Evaluador:

A continuación, se presentan una guía de preguntas para conocer sus puntos de vista sobre el proceso de evaluación de competencias del personal policial en la conducción de vehículos policiales. Responda a cada una de ellas según su punto de vista y experiencia acumulada durante los últimos años.

N°	Preguntas guía
<b>Sección 1</b>	<b>Preguntas sobre el problema (condiciones de la calidad)</b>
<b>Criterios de Evaluación</b>	<p><b>Durante su desarrollo profesional como instructor / evaluador dentro de la institución policial ¿Cuáles y como son los criterios de evaluación que se aplican en las Escuelas de Conductores de Vehículos Policiales, durante el proceso de evaluación de competencias en la conducción de vehículos policiales para la obtención de la licencia de conducir policial?</b></p>
<p><i>En el tiempo que me desempeño como instructor evaluador los criterios que se toma para las evaluaciones son la destreza de manejo ofensivo y evasivo inicial con que ingresa ya el efectivo policial, ya que en el día a día del conductor policial tienen que contar con dichas capacidades o competencias en la conducción policial ante las situaciones de riesgo que se le presentan en la calle.</i></p>	
<b>Accesibilidad</b>	<p><b>Durante este actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial, ¿Como es la experiencia de accesibilidad a la ejecución de este proceso para la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?</b></p>

<p><b><i>La accesibilidad a las evaluaciones es voluntaria, en actualidad ya que en el tiempo de pandemia COVID -19 se tenía una cantidad límite de atención por el tema de contagio de dicho virus, en la actualidad el efectivo tiene que acudir a la escuela de conductores en los días laborables y ser evaluado para la obtención de su acta de evaluación documento fundamental para la obtención de su licencia policial. La restricción del acceso a esta evaluación es muy marcada en las regiones policiales en cuanto al déficit de instructores e infraestructura, así como vehículos los que les dificulta el acceso normal o en muchos lugares no existen los vehículos adecuados y operativos para realizar este proceso.</i></b></p>	
<p><b>Continuidad</b></p>	<p><b><i>¿Cómo detalla su experiencia profesional durante el proceso de evaluación de manejo para la obtención de la licencia de conducir policial, en cuanto a la disponibilidad y las condiciones de los recursos, infraestructura y servicio de atención de calidad desarrollados durante la evaluación?</i></b></p>
<p><b><i>En la actualidad se puede observar el déficit del tema de recursos, en el tema de infraestructura, en el tema de aulas con material audiovisual, así mismo en el tema vehicular no se cuenta con los vehículos adaptados con doble comando para el manejo de participantes primerizos así mismo con el terreno adecuado (circuito de manejo) y señalética informativas, preventivas y reguladoras.</i></b></p>	
<p><b>Prontitud</b></p>	<p><b><i>¿Cómo califica la responsabilidad, predisposición y voluntad en la atención durante su experiencia en el actual proceso de evaluación de manejo para la obtención de su licencia de conducir policial y posterior conducción de vehículos policiales</i></b></p>
<p><b><i>A mi apreciación personal como instructor, pese a las limitaciones brindo la mejor enseñanza para que el conductor policial pueda tener el conocimiento, en el tema normativo del reglamento de la licencia policial y en el tema práctico, que cuente con la capacitación correspondiente en manejo vehicular.</i></b></p>	

	<p>¿Cree que el actual proceso de evaluación de competencias para conducir vehículos policiales reúne las condiciones de calidad (criterios de evaluación, prontitud/oportunidad, accesibilidad y continuidad) necesarias para obtener la licencia de conducir policial y diga si son adecuados y pertinentes para el contexto social actual?</p>
<p><i>A mi parecer si se cumple parcialmente con estas condiciones, ya que el efectivo policial dificulta su evaluación, porque no cuenta adecuadamente con el conocimiento de la normativa vigente, no se actualiza los temas o tiene conocimientos desfasados. Sus habilidades y destrezas no son tan arraigadas lo que dificulta una adecuada evaluación.</i></p>	
<p><b>Sección 2</b></p>	<p><b>Preguntas sobre las causas del problema</b></p>
<p>1.</p>	<p>Dentro su experiencia en el actual proceso de evaluación de competencias para la obtención de la licencia de conducir policial. ¿Cuáles son las posibles causas de la actual situación del proceso de evaluación de conducción de vehículos policiales?</p>
<p><i>Bueno, son muchos los factores que pueden limitar una buena evaluación, como instructores por ejemplo necesitamos una especialización dirigida a obtener nuevas y actuales capacidades para instruir y evaluar las destrezas y habilidades del conductor policial, otra de las causas más recurrentes son la cantidad de nosotros pero sobre todo en provincias donde hay pocos o no hay, el déficit de logística en cuanto a vehículos patrulleros operativos y acuerdos con el actual parque automotor que tiene la policía, falta de adecuados ambientes para la evaluación teórica y práctica como circuitos que en muchas regiones no los hay y sobre todo una adecuada actualización y malla curricular acorde a la realidad de nuestra institución.</i></p>	
<p>2.</p>	<p>Desde su perspectiva institucional ¿Cuál es su opinión sobre la profesionalización y especialización de los instructores / evaluadores que desarrollan funciones dentro del proceso de</p>

	<p>evaluación de competencias y la obtención de la licencia de conducir policial como garantía del desarrollo de competencias en la conducción de vehículos policiales?</p>
<p><i>El conocimiento con que cuentan los instructores, ya es de desarrollo personal, ya que con las capacitaciones institucionales pueden ser insuficientes, y por tal motivo al tener un cargo de instructor uno debe capacitarse externamente, investigar en mérito propio sobre otras capacidades y de ser posible obtener certificación internacional para que con ese conocimiento adecuado brindar una óptima enseñanza.</i></p>	
3.	<p>En su experiencia profesional ¿Cómo valoraría Ud., la suficiencia o pertinencia del número y/o cantidad de instructores / evaluadores en el actual proceso de evaluación de competencias de los conductores policiales para la obtención de la licencia de conducir policial para el ejercicio de la función policial?</p>
<p><i>El número de personal de instructores evaluadores que cuenta la escuela de conductores es muy poco, ya que para cierta cantidad tienen que contarse con más personal ya que existen comisiones al interior del país por motivo que allá no hay instructores y mucho menos circuitos de manejo y existe la necesidad de evaluar al personal de conductores, y se queda la escuela de conductores con poco personal y no pueden tener la enseñanza adecuada los instruidos.</i></p>	
4.	<p>Según su experiencia ¿Como califica los actuales procesos de instrucción y educación continua para la evaluación de las competencias de los conductores policiales en la certificación y obtención de la licencia de conducir policial?</p>
<p><i>A mi criterio lo calificaría como regular la enseñanza, esto debido no tanto a la calidad de los instructores porque hacemos el esfuerzo pese a las limitaciones, se debe a que estos no se inician desde una etapa de formación en las escuelas de policía como debería ser y que al egresar ya vendrían con esas competencias cimentadas otra medida sería que al postular a la policía deberían</i></p>	

	<p><i>solicitar como requisito poseer licencia de conducir y tener experiencia mínima un tiempo prudencial de manejo y solo se actualizaría sus destrezas y habilidades en forma continua y rápida.</i></p>
5.	<p>¿Considera Ud., de qué manera el desenvolvimiento de los conductores policiales en el cumplimiento de sus funciones, producto del actual proceso de evaluación y certificación de competencias, repercute en la imagen institucional?</p>
	<p><i>Los conductores de la actualidad la mayoría tiene nociones de manejo empírico ya sea que le enseñó a manejar su familiar cercano y por ese motivo cuenta con ese conocimiento, al participar en el curso de capacitación se les cambia la noción de la conducción y borran esa enseñanza empírica, sus errores puestos en práctica en el cumplimiento de su función de una u otra forma atenta en una mala imagen institucional porque estamos ante los ojos de la ciudadanía es por eso que además de saber conducir debe de respetar las reglas de tránsito.</i></p>
6.	<p>¿Cree Ud., que la ocurrencia en los últimos años, de una alta incidencia de accidentes de tránsito, con participación de vehículos y conductores policiales en el ejercicio de la función policial, se deba al proceso de evaluación de competencias que se llevan a cabo en la institución?</p>
	<p><i>Los accidentes de tránsito son por muchos factores no son por que le enseñaron mal si no uno podría ser por factor de situación de estado de cómo se encuentre, como el estar bajo los efectos del alcohol o algún estupefaciente ahí ya no tendría que ver si fue bien capacitado oh no, ya que llevan su curso de legislación de tránsito, otro factor podría ser que no tienen el adecuado mantenimiento de los vehículos policiales, otro factor es el tema del estado anímico corporal ya sea por qué el conductor está en constante manejo ya que en la actualidad indican que los vehículos deben estar en circulación y no detenidos y por ese motivo el cansancio propio del ser humano causa el descontrol de los sentidos del cuerpo.</i></p>

7.	Dentro de su experiencia, ¿Cómo categoriza la adecuación, pertinencia y suficiencia de los actuales recursos logísticos (vehículos de instrucción, equipos y medios de seguridad), utilizados en la evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales?
<p><i>Bueno en la actualidad el tema logístico lo veo desfasados en el tema de vehículos ya que contamos con vehículos de los años 2008 y estarían próximos a su término de vida útil. No adecuados para la instrucción y evaluación, no están equipados con las medidas de seguridad pertinentes y su mantenimiento ya no se encuentra dentro de los alcances de inversión pública, además su número no es suficiente para la instrucción de los cursos que redunda en el proceso de evaluación para el canje o actualización de licencias. En las regiones policiales es peor no tienen vehículos y con los que evalúan son prestados por las unidades policiales en desmedro del patrullaje en su jurisdicción.</i></p>	
8.	De acuerdo con su experiencia, ¿Cómo califica la actual infraestructura (ambientes y circuitos de manejo) para desarrollar la evaluación de las competencias en los conductores policiales y posterior certificación?
<p><i>Se podría calificar en regular estado, ya que se da el mantenimiento para poder optimizar la estadía de los participantes de los cursos y evaluados, se ha tratado de acondicionarlos para tratar de reunir las características técnicas e improvisar la señalética necesaria para el manejo. En las sedes de región de los departamentos a nivel nacional hay una cierta cantidad de sedes que no poseen circuitos y si hay como mínimo un evaluador, en otros lugares hay circuitos improvisados, pero no hay evaluadores, por eso que desde aquí de Lima tenemos que viajar en comisión del servicio a evaluar a los policías del interior del país.</i></p>	
9.	A su juicio profesional ¿De qué manera cataloga la vigente normatividad e información de requisitos para la obtención de la

	<p>licencia de conducir policial para la conducción de vehículos policiales dentro de la institución policial?</p>
	<p><i>En mi apreciación existen muchos vacíos legales que no favorecen a la policía por motivos de que por ejemplo indica que “faculta conducir vehículo automotor en el ejercicio de la función policial”, y para algunos juristas interpretan la función policial solo cuando se encuentra de servicio el efectivo policial, pero basándonos a la leyes y normativa indican que el efectivo policial puede ejercer su función policial las 24 horas del día, y todo vehículo con un motor a combustión es considerado vehículo automotor, y en el reglamento no indica vehículo de uso policial, en el tema de que el efectivo PNP pase a la situación de retiro el PNP lleve dentro de los requisitos de convalidación el examen de reconocimiento médico de la institución que le otorgo la licencia a convalidar y en el ámbito policial dicho examen no lo expide, por motivo que el examen médico es considerado el fema. entonces existe el problema en ese caso.</i></p>
<p>10.</p>	<p>¿Como calificaría Ud., la normatividad, proceso de evaluación de manejo y el procedimiento del trámite de una licencia de conducir policial con la de una licencia de conducir civil y/o militar conlleven a certificar las adecuadas competencias para conducir vehículos de emergencia?</p>
	<p><i>Que es si está dentro de los estándares para la conducción básica ya que se les enseña manejo evasivo y defensivo, técnicas suficientes para que el efectivo policial pueda desempeñarse básicamente en la función policial a bordo de un vehículo de emergencia. Sin embargo, como se dijo anteriormente hay incongruencias en los requisitos y las competencias en la conducción de vehículos.</i></p>
<p>11.</p>	<p>De acuerdo a su apreciación ¿Cómo considera el actual Plan de estudios y/o malla curricular, para ejecutar los procesos de evaluación, formación, capacitación, reentrenamiento y evaluación de competencias para la conducción de vehículos policiales, su</p>

	posterior certificación y desempeño funcional como profesional conductor policial?
	<i>Se encuentra adecuada en lo posible, ya que dentro de las enseñanzas no tienen asignaturas propias de las eventualidades que puedan existir y ya el conductor se encuentre preparado. El tiempo de enseñanza o evaluación para obtener la licencia de conducir policial, es muy reducido lo que no permite desarrollar todas las destrezas y habilidades del evaluado para ponerlos en práctica en la vía pública.</i>
<b>Sección 3</b>	<b>Preguntas sobre las posibles soluciones</b>
1.	¿Dónde cree Ud., que está la solución a esta problemática policial? ¿qué alternativas de solución en cuanto a la instrucción, capacitación, evaluación, recursos y medios, infraestructura, tecnología y otros se deberían cambiar y/o implementar para mejorar la calidad y desarrollo profesional competente de los conductores policiales?
	<i>La solución está en las áreas que se desempeña , uno como realizadores de la mallas curriculares, dos como administradores del área logístico ya que en la actualidad existe mucho tema burocrático y dilata la solución del problema existente mediante la compra de vehículos, equipos de seguridad, señalética, saneamiento de infraestructura adecuada para la implementación de circuitos de manejo, y no solo aquí en Lima, sobre todo en provincias donde hay un déficit o nula logística e infraestructura para satisfacer la demanda de evaluación y certificación para conducir vehículos, y asignar la cantidad suficiente de instructores evaluadores.</i>
2.	¿Cree que la implementación de herramientas o tecnología innovadora ayudaría a elevar y optimizar la calidad de del proceso de evaluación de las competencias en la conducción de vehículos policiales en el cumplimiento de la función policial?

***En algunas ocasiones podría ser útil, pero sería bueno tener las herramientas para poder realizar en vivo e in situ las actividades de manejo. Una de las opciones de implementación sería los llamados simuladores virtuales de manejo, que sería el adicional para la optimización de la evaluación, como se hace en otras policías en el mundo, esto sumado a la evaluación teórica y práctica en el circuito, complementaría su evaluación, evitando accidentes o minimizando riesgo para el futuro conductor policial.***



**Anexo 4: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre las causas del problema público**

<b>Pregunta causal</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Fuentes de datos</b>	<b>Herramientas</b>	<b>Método de análisis</b>
¿Qué genera la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales para el ejercicio de la función policial, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, en el periodo 2022 - 2024?	Las causas de la reducida calidad del proceso de evaluación de las competencias de conducción de vehículos policiales para el ejercicio de la función policial, desarrollado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y la Dirección de Educación y Doctrina PNP, a nivel nacional, en el periodo 2022 - 2024 son la deficiente diseño del proceso de evaluación, la ineficiente gestión administrativa en la implementación del proceso y la inadecuada normatividad sobre el proceso de evaluación .	Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial	Entrevista	Rastreo de proceso (Process Tracing)
		Dirección de Educación y Doctrina PNP	Entrevista	
		Escuela de Conductores de Vehículos Mayores	Entrevista	
		Escuela de Motociclismo Policial de Tránsito	Entrevista	
		Oficina de Emisión de Licencias	Entrevista	
		Instructores de las pruebas	Entrevista	
		Choferes de vehículos	Entrevista	
		Normativa, informes institucionales y artículos académicos	Revisión de información	