

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

ESCUELA DE POSGRADO



**“TALLER DE MANTENIMIENTO MÓVIL PARA ENFRENTAR LA REDUCIDA  
COBERTURA DEL SERVICIO POLICIAL, EN EL DISTRITO DE CHAUPIMARCA,  
PROVINCIA DE PASCO, DURANTE LOS AÑOS 2015-2018”**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE  
MAGÍSTER EN GOBIERNO Y POLÍTICAS PÚBLICAS**

**AUTORAS**

Blanca Soledad Colca Aguilar  
Karen Cynthia Reyes Reynaldi

**ASESOR**

Leónidas Lucas Ramos Morales

**JURADO**

Giofianni Diglio Peirano Torriani  
Noam Dante Valentín López Villanes

Abril, 2021

## RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto de innovación busca encontrar una solución para enfrentar la “Reducida cobertura del servicio policial en el Distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco, durante los años 2015 - 2018”. Para ello se identificaron las causas: insuficiente cantidad de policías, insuficiente patrullaje, insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP, insuficientes vehículos y motocicletas, insuficientes materiales y accesorios de seguridad, insuficiente combustible, deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos. Luego de haber identificado las causas, se estableció una jerarquía entre aquellas de mayor impacto en el problema. El desafío de innovación se definió como sigue: ¿Cómo podemos mejorar el proceso de mantenimiento y reparación de vehículos de la Comisaría de Chaupimarca, provincia de Pasco, para lograr una adecuada cobertura del servicio policial y se logre reducir los delitos y faltas en la jurisdicción? Frente a este desafío se estableció un concepto de innovación denominado “Taller de mantenimiento móvil”. El prototipo de innovación está compuesto por un camión furgón, que servirá como un taller itinerante para los mantenimientos preventivos y parte del mantenimiento correctivo de los vehículos motorizados y motocicletas de la PNP, y responde a solucionar el desafío de innovación, que está formado por: equipamiento de herramientas, articulación, cronograma y cobertura. Por último, después de haber realizado la validación del prototipo por medio de expertos, de haber realizado las mejoras y los análisis de deseabilidad, viabilidad y factibilidad, se ha concluido que el prototipo generará valor público a los ciudadanos, pues mejorará la cobertura de patrullaje a toda la ciudadanía del Distrito de Chaupimarca. Este trabajo se enmarca en la investigación aplicada, que tiene como propósito transformar conocimiento puro en conocimiento práctico. La justificación del presente proyecto está basada en su valor teórico, utilidad práctica y relevancia social, así como en su conveniencia y en los beneficios que genera.

Palabras clave: Cobertura, mantenimiento, servicio, policial, reducida, delitos, faltas, seguridad ciudadana.

## ABSTRACT

This innovation project seeks to find a solution to address the “Reduced police service coverage in the District of Chaupimarca, Province of Pasco, during the years 2015 - 2018”. For this, the causes were identified, among which we have: Insufficient numbers of police officers, insufficient patrolling, insufficient communication and telecommunication equipment for coordination of the PNP, insufficient vehicles and motorcycles, insufficient security materials and accessories, insufficient fuel, deficient procedure to perform maintenance and repair of vehicles. This work is part of applied research, which aims to transform pure knowledge into practical knowledge.

After identifying the causes, a hierarchy was established among those with the greatest impact of the problem. The innovation challenge was defined as follows: How can we improve the process of maintenance and repair of vehicles in the Chaupimarca Police Station, Pasco province, to achieve adequate coverage of the police service and reduce crimes and misdemeanors in the jurisdiction? Faced with this challenge, an innovation concept called “Mobile Maintenance Workshop” was established. The innovation prototype consists of a van truck, which will serve as an itinerant workshop for preventive maintenance and part of the corrective maintenance of motor vehicles and motorcycles of the PNP, and responds to solve the innovation challenge, which consists of: tooling equipment, joint, schedule and coverage. Finally, after having carried out the validation of the prototype by means of experts, improvements and desirability, viability and feasibility analyses, it has been concluded that the prototype will generate public value to the citizens, since it will improve the patrolling coverage to all the citizens of the District of Chaupimarca. The justification of this project is based on its theoretical value, practical utility and social relevance, as well as its convenience and the benefits it generates.

Keywords: Coverage, maintenance, service, police, reduced, crimes, misdemeanors, public safety.

## **Agradecimientos**

A mis padres Moisés Reyes y Eva Reynaldi, por formarme con buenos valores y principios, los cuales me han permitido seguir adelante aún en los momentos más difíciles.

Mis logros se los debo a ellos.

A mis hermanos Verónica, Junior, Rocío y Paolo, por su apoyo, cariño y comprensión.

**Karen Reyes Reynaldi**

A mis amados padres, Klever Colca y Teodocia Aguilar, por su amor, cariño, enseñanza y ejemplo de vida. Por ser los gestores de mi desarrollo profesional, mi inspiración y fortaleza permanente en mi vida, para el logro de mis aspiraciones y metas.

**Blanca Colca Aguilar**

A nuestro asesor, Leonidas Ramos Morales, por compartimos sus conocimientos y por su constante apoyo en la elaboración de nuestro trabajo de investigación.

## ÍNDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>II</b>
<b>ÍNDICE .....</b>	<b>V</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS .....</b>	<b>VII</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS.....</b>	<b>VIII</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO 1: DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA .....</b>	<b>4</b>
1.1.    REDACCIÓN FORMAL DEL PROBLEMA .....	4
1.2.    MARCO CONCEPTUAL DEL PROBLEMA .....	4
1.2.1. Cobertura.....	4
1.2.2. Delitos y faltas.....	4
1.2.3 Seguridad ciudadana .....	5
1.3.    ARQUITECTURA DEL PROBLEMA.....	5
1.3.1 Características del distrito de Chaupimarca.....	6
1.3.2. División Política.....	6
1.3.3. Situación socioeconómica del Distrito de Chaupimarca .....	7
1.3.4. Situación actual de Seguridad Ciudadana de Chaupimarca.....	9
1.3.5. Situación del nivel de cobertura del Servicio Policial: para atención de delitos ....	11
1.4.    MARCO INSTITUCIONAL Y NORMATIVO RELACIONADO CON EL PROBLEMA .....	20
1.4.1. Marco normativo .....	20
1.4.2. Marco Institucional .....	20
1.4.3. Políticas públicas generales .....	20
1.4.4. Políticas públicas específicas .....	21
<b>CAPÍTULO 2: CAUSAS DEL PROBLEMA.....</b>	<b>22</b>
2.1.    MARCO TEÓRICO SOBRE LAS CAUSAS DEL PROBLEMA .....	22
2.1.1. Pobreza y desigualdad.....	22
2.1.2. Segmentación y desigualdad salarial.....	22
2.1.3. Gasto ineficiente .....	23
2.1.4. Ingresos económicos y formalización laboral afecta a la cobertura de servicios..	23
2.1.5. Ineficiente Inversión Pública.....	24
2.2.    CAUSAS DEL PROBLEMA .....	24
2.2.1. Insuficiente cantidad de policías.....	25
2.2.2. Insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP .....	27
2.2.3. Insuficientes vehículos y motocicletas .....	28

2.2.4.	Insuficientes materiales y accesorios de seguridad.....	30
2.2.5.	Insuficiente Combustible .....	31
2.2.6.	Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos...33	
<b>CAPÍTULO 3: DISEÑO DEL PROTOTIPO.....</b>		<b>46</b>
3.1.	PROBLEMA REFORMULADO Y DESAFÍO DE INNOVACIÓN.....	46
3.1.1	Problema reformulado.....	46
3.1.2.	Desafío de innovación.....	50
3.2.	EXPERIENCIAS PREVIAS PARA HACER FRENTE AL DESAFÍO DE LA INNOVACIÓN.....	51
3.2.1.	Contratación bajo la modalidad Renting, para reforzar la seguridad en Lima y Callao .....	52
3.2.2.	Taller de Maestranza para nuevos patrulleros inteligentes.....	53
3.2.3.	Contratación de servicios por terceros de reparación y mantenimiento de patrulleros en la PNP .....	54
3.2.4.	Empresa SDLE brinda mantenimiento integral a los RG-31 del Ejército de España...56	
3.2.5.	Servicios Industriales de la Marina S.A - SIMA .....	58
3.2.6.	SEMAN - Servicio de Mantenimiento de la FAP.....	59
3.3.	CONCEPTO FINAL DE INNOVACIÓN .....	59
3.3.1.	Descripción del concepto final de innovación.....	59
3.3.2.	Proceso de desarrollo del concepto final de innovación .....	65
3.4.	PROTOTIPO FINAL DE LA INNOVACIÓN .....	71
3.4.1.	Descripción del prototipo final.....	72
a)	Cobertura.....	73
b)	Articulación .....	78
c)	Cronograma.....	79
d)	Herramientas e insumos (repuestos) del camión .....	81
3.4.2.	Proceso de desarrollo del prototipo final de innovación.....	81
<b>CAPÍTULO 4: ANÁLISIS DE DESEABILIDAD, FACTIBILIDAD Y VIABILIDAD DEL PROTOTIPO FINAL DE INNOVACIÓN .....</b>		<b>84</b>
4.1.	ANÁLISIS DE DESEABILIDAD.....	84
4.2.	ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD .....	86
4.3.	ANÁLISIS DE VIABILIDAD.....	87
4.3.1.	Costeo del proyecto .....	88
4.3.2.	Fuente del presupuesto.....	90
<b>CONCLUSIONES.....</b>		<b>91</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>		<b>94</b>
<b>ANEXO.....</b>		<b>96</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Ocupaciones u Oficios de la población de Chaupimarca .....	8
Tabla 2. Principales actividades económicas de Chaupimarca .....	8
Tabla 3. Puntos Críticos de Violencia e Inseguridad Ciudadana en Chaupimarca .....	9
Tabla 4. Puntos Críticos según Mapa del Delito .....	15
Tabla 5. Incidencia Delictiva al Primer Trimestre 2019.....	17
Tabla 6. Incidencia Delictiva Segundo Trimestre, 2019.....	17
Tabla 7. Cuadro Resumen de Vehículos Motorizados .....	29
Tabla 8. Detalle de vehículos inoperativos.....	30
Tabla 9. Detalle de Vehículos Operativos y Reparados .....	30
Tabla 10. Matriz de Valoración de Causas .....	47
Tabla 11. Matriz de Causa seleccionada .....	49
Tabla 12. Matriz del problema reformulado.....	49
Tabla 13. Matriz de la intervención a realizar.....	50
Tabla 14. Contratación bajo la modalidad RENTING .....	52
Tabla 15. Taller de maestría para nuevos patrulleros inteligentes .....	53
Tabla 16. Contratación de servicios por terceros en reparación y mantenimiento de patrulleros .....	55
Tabla 17. Empresa SLDE brinda mantenimiento integral a los RG-31 del ejército de España ..	57
Tabla 18. Servicios industriales de la marina S.A - SIMA.....	58
Tabla 19. Servicio de Mantenimiento de la FAP .....	59
Tabla 20. Resumen de la propuesta de innovación. ....	62
Tabla 21. Cuadro de Generación y Priorización de Nuevas Ideas.....	65
Tabla 22. Cuadro de Generación y Priorización de Nuevas Ideas.....	69
Tabla 23. Cuadro de Descripción del Bosquejo del Concepto.....	70
Tabla 24. Características físicas del camión .....	74
Tabla 25. Mapa de los distritos de Pasco con al menos una comisaría .....	76
Tabla 26. Cuadro de Perfiles de Puestos.....	78
Tabla 27. Cuadro de Periodo de Tiempo – Prioridades.....	80
Tabla 28. Cuadro de Nivel de Intervención .....	80
Tabla 29. Cuadro de Actores involucrados .....	85
Tabla 30. Articulación de OEI Tipo I a nivel PESEM MININTER, PEI MININTER Y PEI PNP 2017 – 2021.....	86
Tabla 31. Cuadro de Costos de Implementación .....	89
Tabla 32. Cuadro de Ejecución Presupuestal – 2 últimos años.....	90

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Temporada de Lluvia noviembre - abril en el Departamento de Pasco .....	6
Figura 2. Temporada Mayo - Septiembre en el Departamento de Pasco .....	6
Figura 3. Mapa de la Provincia de Pasco.....	7
Figura 4. Mapa del Delito por Sectores de la Provincia de Pasco .....	10
Figura 5. Comisaría de Chaupimarca – Pasco.....	14
Figura 6. Mapa del Delito elaborado por la Municipalidad Provincial de Pasco.....	15
Figura 7. PNP y Serenazgo, realizando patrullaje integrado .....	19
Figura 8. Detenciones realizadas por la Comisaría de Chaupimarca .....	19
Figura 9. Informe sobre déficit de Personal Sub- Oficial en la Comisaría de Chaupimarca.....	26
Figura 10. Informe sobre déficit de Personal Suboficial en la Comisaría de Chaupimarca (ii)...	27
Figura 11. Equipos de comunicaciones y telecomunicaciones de la PNP al 2013 .....	28
Figura 12. Informe sobre los Servicios de Seguridad Ciudadana .....	29
Figura 13. Informe de los Servicios de Seguridad Ciudadana .....	31
Figura 14. Informe de Seguridad Ciudadana por la Comisaría de Chaupimarca 2019.....	32
Figura 15. Informe de cobertura de patrulleros por habitante 2019 .....	33
Figura 16. Flujograma del procedimiento de la Comisaría Chaupimarca a la Región Policial. ...	37
Figura 17. Flujograma del procedimiento de la Comisaría, Región Policial y Macro Región Policial Junín.....	38
Figura 18. Diagrama Causal.....	40
Figura 19. Vehículos Inoperativos en la Región Policial Pasco (ii) .....	44
Figura 20. Flujograma de la DIRECTIVA PNP N° 56-95-DGPNP-DIRLOG-DIMAN .....	45
Figura 21. Causas del Problema y Definición del Desafío Central.....	51
Figura 22. RG-31 del Ejército de Tierra de España.....	57
Figura 23. Concepto final de Innovación.....	64
Figura 24. Prototipo Final .....	72
Figura 25. Características del Camión.....	73
Figura 26. Cobertura y rutas del camión.....	74
Figura 27. Formatos de control de mantenimiento de vehículos o motocicletas .....	79
Figura 28. Objetivos Estratégicos Institucionales Vs Presupuesto Institucional Modificado al 23/11/2020 (PIM) .....	87
Figura 29. Categoría Presupuestal PPR 0030 vs POI Modificado (en ejecución) .....	88
Figura 30. Acciones Estratégicas Institucionales vs Presupuesto Institucional Modificado (PIM y su ejecución al 23/11/2020).....	88



## GLOSARIO DE ACRÓNIMOS Y TÉRMINOS

- CDCH:** Comisaría del Distrito de Chaupimarca.
- CEMABLIN:** Centro de Mantenimiento de Blindados del Ejército del Perú
- DIABASTOS:** División de Abastecimientos
- DICARLUB:** División de Carburantes y Lubricantes
- DIMAN:** División de Mantenimiento
- DIRGEN:** Dirección General.
- DIRLOG:** Dirección de Logística
- DIRTEPOL:** Dirección Territorial de la Policía.
- DITRAN:** División de Transporte
- DIVALGEN:** División de Almacén General
- EMG:** Estado Mayor General.
- ESINPOL:** Sistema de Información Policial.
- GORE LIMA:** Gobierno Regional de Lima.
- GORE PASCO:** Gobierno Regional de Pasco.
- MACREPOL:** Macro Región Policial.
- MINDEF:** Ministerio de Defensa del Perú
- MININTER:** Ministerio del Interior.
- OGA:** Oficina General de Administración.
- PNP:** Policía Nacional del Perú.
- REGPOL PAS:** Región Policial de Pasco.
- S.O. PNP:** Sub-Oficial de la Policía Nacional del Perú.
- SEMAN:** Servicio de Mantenimiento de la Fuerza Aéreas del Perú
- SIAT:** Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito.
- SIMA:** Sistemas Industriales de la Marina SAC.
- SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
- U.E:** Unidad Ejecutora.
- FONAFE:** Fondo Nacional de Financiamiento para la Actividad Empresarial del estado.
- MGP:** Marina de Guerra del Perú.

## INTRODUCCIÓN

La reducida cobertura que brinda el servicio policial para reducir el incremento de delitos y faltas es una de las grandes demandas de la población peruana, en el transcurso del tiempo las autoridades han dado diferentes lineamientos y políticas públicas para hacerle frente pero no se ven los resultados esperados.

Este reclamo por parte de la ciudadanía se ha venido incrementando de un tiempo a esta parte, lo que nos hace repensar en los factores que nos están llevando a ello, y si las medidas para erradicarla han sido del todo oportunas y eficaces en especial en el interior de nuestro país ya que a pesar de los esfuerzos que realizan los GORES para atender, en articulación con la PNP, las necesidades de la población, no se ha logrado la cobertura en las zonas que requieren de seguridad ciudadana.

En ese sentido el presente proyecto se planteará en función al problema público “Reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los delitos y faltas, en el distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco, durante los años 2015-2018”.

Para identificar el problema público, y con el propósito de darlo a conocer es importante conocer su arquitectura, la magnitud y cómo se interrelacionan. Para cada uno se estableció una pregunta, luego esta se convirtió en objetivo, posteriormente se planteó su hipótesis, identificamos fuentes y datos, así como las herramientas consultadas para recabar información.

Las preguntas que se plantearon fueron: ¿Cuál es la situación en Seguridad Ciudadana, en el Distrito de Chaupimarca, provincia de Pasco, durante los años 2015-2018? El principal punto crítico de proliferación de la inseguridad y la violencia se encuentra en el Distrito de Chaupimarca, ¿Cuáles son las características de Chaupimarca a nivel social, económico y político? Chaupimarca es uno de los 13 distritos que conforman la Provincia de Pasco.

¿Cuál es la situación de los delitos y faltas, en el Distrito de Chaupimarca? En el año 2018, se tuvieron 370 denuncias por faltas y delitos en la Comisaría de Chaupimarca. ¿Cuál es el nivel de cobertura del Servicio Policial para atender los Delitos y Faltas? El nivel de cobertura del Servicio Policial es muy bajo, se tiene aproximadamente 01 policía para 789 Habitantes.

Se identificó que las causas que originan el Problema Público de “Reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los delitos y faltas en el distrito de Chaupimarca”, se deben a la insuficiente cantidad de policías, insuficientes vehículos y motocicletas, insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP, deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos, insuficiente combustible e insuficientes materiales y accesorios de seguridad. Estas son las causas existentes y que describen el problema público. La metodología utilizada fue el desarrollo del marco teórico causal del problema, a partir de las causas probables del problema público que es materia de análisis (Reducida Cobertura del Servicio Policial); asimismo, se realizó el análisis de causas del problema planteado, y se utilizó para tal fin el diagrama de espigas de pescado, de Ishikawa.

Luego de haber identificado las causas antes mencionadas se eligió la que predomina y tiene más impacto la cual es: “Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos”. Esto debido a que en el año 2019 se comprobó que existían dos vehículos inoperativos, dichas unidades se encontraban a la espera de mantenimiento y reparación en la cochera de la Región Policial de Pasco, en algunos casos por más de un año, esto debido a que para ser traslado a Huancayo y ser reparado tiene que pasarse por varios procedimientos administrativos y técnicos, pero se deben seguir por que ya se encuentra establecido en la normatividad de la PNP.

Se formuló el desafío de Innovación mediante la pregunta: ¿Cómo podemos mejorar el proceso de mantenimiento y reparación de vehículos de la Comisaría de Chaupimarca, provincia de Pasco, para lograr una adecuada cobertura del servicio policial y se logre reducir los delitos y faltas en la jurisdicción?

Por ello el desafío central de Innovación es: “Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos”, sobre el cual se desarrollan el trabajo hasta que se logre encontrar la que se adecue mejor a las ideas, y se adapte al requerimiento de la población, transformándolo en un concepto que implique la reducción y cobertura. Buscando siempre que dichas ideas se adapten a lo que realmente se necesita y se genere valor público hacia el poblador.

Además, se jerarquizaron las ideas de acuerdo a los criterios, de este modo, la idea ganadora fue priorizada como concepto. Esta idea, que es la solución a nuestro problema, fue denominada “Taller Itinerante o Móvil”, siendo este factor disponible, para

que se pueda dar y articular con los elementos que formarán parte de esto como las herramientas que contendrá y la articulación con las instituciones de la región, cronograma preventivo y correctivo, y el furgón o camión.

El prototipo de innovación se compone de una pieza principal y de dos secundarias que, de manera conjunta y articulada, buscan responder al desafío de innovación; y consta de los siguientes elementos: i) Cobertura (Camión o Furgón que dará la atención de forma rápida), ii) Herramientas que utilaje y llaves (para dar asistencia mecánica y de mantenimiento preventivo), iii) Cronograma de Mantenimiento Preventivo y Correctivo iv) Articulación con las organizaciones de la región (Municipalidad distrital de Pasco, Gobierno Regional de Pasco Región Policial, Policía Nacional del Perú, Mininter, whatsapp)

La furgoneta especial deberá ser adaptada para recorrer la geografía de la provincia de Pasco, su equipamiento será el necesario, para atender oportunamente algún desperfecto o mantenimiento preventivo del vehículo, completamente equipados con mobiliarios homologados, que permite un almacenamiento de herramientas y utilajes óptimo para agilizar tiempos de trabajo y optimizar el espacio interior del vehículo, contiene herramientas eléctricas , manuales, compresores y generadores y cualquier otro equipo necesario para su actividad, además contaría con lo último de la tecnología en generación de energía para dotar a los vehículos de electricidad y aire comprimido aprovechando el propio motor de la furgoneta.

Además, se deberá contar con un cronograma que mostrará las fechas a realizar mantenimiento preventivo y correctivo, para este último las fechas deben estar disponibles siempre por posibles eventualidades que puedan existir y que escapan de lo ya establecido. Por otro lado, es importante la articulación con las instituciones representativas de la región, para que pueda funcionar en todo nivel.

Por último, el trabajo de innovación que se presenta a continuación contiene cuatro (4) capítulos. En el primero, se plantea la definición y la descripción del problema; por su parte, en el segundo capítulo se realiza la identificación y descripción de las causas del problema; ya en el tercero, se procede a la identificación y definición del desafío de innovación, en función del cual se plantea el concepto final de innovación y el diseño del prototipo. Finalmente, en el capítulo cuatro, se analiza la deseabilidad, viabilidad y factibilidad del prototipo de innovación propuesto.

## **CAPÍTULO 1: DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA**

### **1.1. Redacción formal del problema**

“Reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los diferentes delitos que puedan acontecer, así como las faltas, dentro del territorio del distrito de Chaupimarca, provincia de Pasco, durante los años 2015 al 2018”.

El presente capítulo, define y describe el problema relacionado a la reducida cobertura del servicio policial PNP en dicha jurisdicción, como también las faltas dentro del territorio, en el distrito de Chaupimarca, perteneciente a la provincia de Pasco, durante los años 2015-2018.

Una vez que se identificó el problema, se elaboró con la formalidad que se requiere, respaldando una estructura con lo cual se determinó un marco conceptual, detallando correctamente la arquitectura del problema. Como último, el marco institucional y normativo de organismos.

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

#### **1.2.1. Cobertura**

La cobertura es una de las definiciones clave para el desarrollo del presente trabajo. De acuerdo con Bonnefoy y Armijo (2005), la cobertura es un indicador numérico del grado de realización de las actividades, servicios o prestaciones que ofrece una institución pública, en comparación con el máximo potencial que podría entregar, y puede estar expresado en términos geográficos, de universo o de demanda potencial, según las metas y objetivos particulares planteados por la institución.

#### **1.2.2. Delitos y faltas**

Los delitos y faltas, de acuerdo con el Código Penal (1991), son “las acciones u omisiones dolosas o culposas penadas por la ley” (artículo 11). Asimismo, las penas establecidas siempre son aplicadas al agente de infracción culposa, mientras que el agente de infracción dolosa es punible de acuerdo con los casos definidos en la ley (Código penal, 1991, artículo 12).

Se define el delito como la acción u omisión penada por ley para todo ciudadano del territorio peruano. Las acciones son la base de la conducta punible. Así, la dogmática penal precisa que el delito es una conducta típica antijurídica y culpable.

### **1.2.3 Seguridad ciudadana**

Se entiende la seguridad ciudadana como el conjunto de factores económicos, políticos y sociales que impiden el desarrollo de una sociedad en paz, tranquilidad y armonía (Wirth, 1938). En el Perú, la Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana (Ley N° 27933) establece que la seguridad ciudadana:

[Es una] acción integrada y articulada que desarrolla el Estado, en sus tres niveles de gobierno, con la participación del sector privado, la sociedad civil organizada y la ciudadanía, destinada a asegurar la convivencia pacífica, la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos. Del mismo modo, contribuir a la prevención de la comisión de delitos y faltas (Ley 27933, 2003).

Patricio Tudela (s.f.) define la seguridad ciudadana como una condición que se aspira alcanzar, concebida dentro de las condiciones democráticas y de la gestión pública centrada en la persona, en la que las amenazas y los riesgos se reducen o se contienen. El valor y el uso del concepto de seguridad ciudadana se explican desde los diferentes contextos en los que surge y se desarrolla.

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

Para la presente investigación fue necesario desarrollar la arquitectura del problema. Por ello, se establece y ejecuta un plan de trabajo orientado a conocer cada uno de los aspectos del problema de investigación.

### 1.3.1 Características del distrito de Chaupimarca

El distrito de Chaupimarca se localiza en Cerro de Pasco, que se constituye en la capital del departamento de Pasco, es uno de los 29 distritos de la Región Pasco. Se encuentra a 4338 m.s.n.m.

El clima del distrito de Chaupimarca es templado-frío. La temperatura promedio anual oscila entre 0°C y 7°C, la temperatura máxima absoluta es 15°C, mientras que las mínimas absolutas se ubican entre -9°C y -12°C.



**Figura 1. Temporada de Lluvia noviembre - abril en el Departamento de Pasco**  
Fuente: Plan de Seguridad Ciudadana Chaupimarca 2019.



**Figura 2. Temporada Mayo - Septiembre en el Departamento de Pasco**  
Fuente: Plan de Seguridad Ciudadana Chaupimarca 2019.

### 1.3.2. División Política

Chaupimarca es uno de los 13 distritos que conforman la provincia de Pasco. Su población es de 26,791 habitantes en el 2015.



**Figura 3. Mapa de la Provincia de Pasco**  
 Fuente: Plan de Seguridad Ciudadana Chaupimarca 2019

### 1.3.3. Situación socioeconómica del Distrito de Chaupimarca

De acuerdo al Plan Local de Seguridad Ciudadana de Chaupimarca - Pasco 2019 aprobado por la mesa de trabajo de la CODISEC, y de los resultados del XI Censo Nacional de Población y VI de vivienda (2008), se registraron 150,717 habitantes, de donde se desprende que 16,414 pertenecen a la población nativa amazónica es decir (5.9%) del total de habitantes del departamento de Pasco.

Según el INEI en el año 2016, los oficios en la población del distrito de Chaupimarca, era de 1,971 profesionales, científicos e intelectuales, le siguen 1,698 personas que se dedican al Trabajo no calificado de servicio, peón, vendedor ambulante, en tercer lugar con 1,392 corresponde a los Obreros y operario de minas, Industria manufacturera y otros, en cuarto lugar con 1,364 los trabajadores de servicio personales y comercio, seguidamente con 1088 se ubican los trabajadores Obreros Construcción, fabricantes, con 786 los técnicos de nivel medio y trabajadores asimilados, con 769 encontramos jefes y empleados de oficina, con 486 corresponde a ocupación no específica, con 360 están los agricultores, trabajadores calificados agropecuarios y pesqueros, finalmente 38 se desempeñan como miembros del poder ejecutivo, legislativo, directores, como se puede observar en la tabla 1, que se detalla a continuación.



**Tabla 1. Ocupaciones u Oficios de la población de Chaupimarca**

<b>Ocupaciones u Oficios de la población</b>	<b>Cantidad</b>
Miembros del Poder Ejecutivo, Legislativo, directores y otros.	38
Profesionales intelectuales y científicos	1971
Técnicos de nivel medio y trabajadores asimilados	786
Jefes y empleados de oficina	769
Trabajador de Servicio Personales y Comercio	1364
Agricultor, Trabajador Calificado Agropecuario y pesqueros	360
Obreros y Operario Minas, Industria Manufacturera y otros	1392
Obreros Construcción, fabricantes	1088
Trabajador No Calificado Servicio, Peón, vendedor ambulante	1698
Otros	21
Ocupación no específica	483

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (2016)

De acuerdo al INEI en el año 2016, las principales actividades económicas del distrito de Chaupimarca, eran en el rubro de la enseñanza la cantidad de 1,399 profesionales, le sigue con 1,343 personas que se desempeñan en la explosión de minas y canteras, 1,259 se dedican al comercio, 791 al rubro de la construcción, 743 a la actividad inmobiliaria, empresas y alquileres, 664 al rubro del transporte, almacén y comunicaciones, 563 a la agricultura, ganadería, industria minera, 452 a la administración pública, defensa, 433 al rubro hoteles y restaurantes, 383 al rubro de industrias manufactureras, 377 a otras actividades, servicio comunitarios, y personales, 322 al servicio social y de salud, 164 se dedican al hogar o trabajadores de servicios domésticos, finalmente 41 personas al rubro de intermediación financiera.

**Tabla 2. Principales actividades económicas de Chaupimarca**

<b>Actividades Económicas</b>	<b>Cantidad</b>
Minería, ganadería y agricultura	563
Explosión de Minas y canteras	1343
Manufactura	383
Agua, gas y electricidad	26
Construcción	791

Comercio	1259
Mantenimiento, reparación y venta de vehículos automáticos y motocicletas	214
Restaurantes y hoteles	433
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	664
Intermediación financiera	41
Actividad inmobiliaria, empresas y alquileres	743
Adm.pub. y defensa. P. Seguro. Soc. Afiliado	452
Docencia	1399
Servicios sociales y de salud	322
Otras Actividades, Serv. Comunitarios, Sociedad y Pers.	377
Servicios domésticos	164
Órganos extraterritoriales	---

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (2016)

#### 1.3.4. Situación actual de Seguridad Ciudadana de Chaupimarca

Según el Plan de Seguridad Ciudadana del distrito de Chaupimarca (2019), este distrito es donde se encuentran la mayor cantidad de puntos críticos a nivel departamental. La Tabla 3 enlista los puntos críticos del distrito, que incluyen zonas de venta de licor a menores de edad, prostitución clandestina y delincuencia en general.

**Tabla 3. Puntos Críticos de Violencia e Inseguridad Ciudadana en Chaupimarca**

• Jr. Amazonas	• Jr. El Oro
• Terminal terrestre	• Jr. Huamachuco
• Espaldas del Mercado Real de Minas	• Jr. San Cristóbal
• Calle Lima (Local Cordillera, Local los Nevados)	• Zona Industrial (Cancha Blanca)
• Huancapucro	• Terminal Dignidad
• Jr. Moquegua	• Ex Grifo “Meza”
• Jr. San Cristóbal	• Hotel “Yabán”
• Parque Minero	• Discoteca “La Miel”
• Inmediaciones del Barrio la Esperanza	• Jr. Flores Mz. 39
• Ovalo de Rocovich	• Jr. Ninacaca 158
• Perímetro de la Laguna de Patarcocha	• Jr. Yauli 318

- Av. Los Insurgentes
  - Espaldas del Colegio 6 de diciembre
  - La Calle Márquez
- Alrededores estadio Daniel A. Carrión
- AA.HH. Túpac Amaru
  - Jr. Jauja alt. Del Bar las Ayacuchanas
  - Jr. Leoncio Prado (Abeja Maya)
  - AA.HH. Tahuantinsuyo
  - Av. Circunvalación Arenales
  - Av. Micaela Bastidas
  - Av. Primero de Mayo
  - Frente de la H.M.P. P
  - Jr. Bolognesi
- Parque “El Minero”
  - Inmediaciones de la “Laguna Patarcocha”
  - Bar “El Condorito”
  - Jr. Moquegua 288
  - Jr. Junín Mz. C
  - Discoteca “Center”
  - Terminal Terrestre de Pasco
  - AA.HH. Tahuantinsuyo Mz. 14
  - Bar “Las Rocas”
  - AA.HH. El Misti Mz. H
  - PP.JJ. Uliachin
  - Espaldas del Colegio N°3 “A.R.P.L”

Fuente: Plan Local de Seguridad Ciudadana del Distrito de Chaupimarca (2019)

De acuerdo a la Tabla 3, los puntos críticos de violencia e inseguridad ciudadana en Chaupimarca, se encuentran identificados de acuerdo al Plan local de seguridad ciudadana del distrito de Chaupimarca 2019.



**Figura 4. Mapa del Delito por Sectores de la Provincia de Pasco**  
Fuente: Plan Local de Seguridad Ciudadana del Distrito de Chaupimarca (2019)

### **1.3.5. Situación del nivel de cobertura del Servicio Policial: para atención de delitos**

Al realizar la entrevista a los integrantes de la comisaría de Chaupimarca, estos mostraron su preocupación por el déficit de personal y unidades móviles motorizadas para realizar el patrullaje integrado de los cuatro sectores del Distrito de Chaupimarca.

Así mismo, se pudo observar un informe, donde se informa y se hace de conocimiento a la Región policial de Pasco, que en la actualidad la jurisdicción de Chaupimarca, cuenta con cuatro asentamientos humanos (Uliachin, Tahuantinsuyo, Tupac Amaru y Ayapoto), por ello que en el mapa de delitos se tiene identificado y dividido en cuatro sectores, por lo que se viene prestando servicios policiales cumpliendo su misión y funciones asignadas a las distintas labores que corresponde a la Comisaría de Chaupimarca, como es de administración, secretaría, sección de OPC, sección de investigación de delitos y faltas, sección investigación violencia familiar, sección de investigación de accidentes de tránsito, (SIAT) funciones de patrullaje a pie y motorizado y seguridad de las instalaciones , conforme a las disposiciones vigentes.

La comisaría PNP Chaupimarca, cuenta actualmente con treinta y ocho (38) efectivos PNP, los mismos que vienen dando cumplimiento al servicio policial de 48 horas por 48 en cumplimiento al MEMO/MÚLTIPLE N° 090-2018- VI- MACREPOL-JUN/REGPOL-PAS-DIVOPUS, de fecha 27 de marzo del 2018, se ha dividido en dos grupos "A" y "B" de doce (12) y trece (13) efectivos PNP, respectivamente, por turno de 48 X 48, UN (01) oficial PNP superior como comisario, un (01) oficial PNP subalterno como jefe de administración y SEINPOL, cuatro (04) efectivos policiales administrativos (horario de oficina), descontando, tres (03) efectivos de vacaciones. Por lo que disminuye la capacidad operativa de respuesta ante cualquier situación, significando que en la comisaría Chaupimarca, se encuentra laborando cuatro (04) suboficiales PNP, quienes cubren servicio de vigilancia, protección y control de tránsito vehicular en el interior del terminal Terrestre.

Asimismo, ponen de conocimiento al comando el déficit real de personal PNP, quien realiza múltiples funciones en esta comisaría de Chaupimarca, donde personal PNP ha sido asignado en cargos múltiples (el de vigilante de Puerta, patrullaje a pie, operador) razón por la cual, se torna difícil la respuesta inmediata ante las diferentes necesidades de la población que requieren apoyo policial, por el déficit de personal que cuenta esta sub unidad PNP.

Se considera una reducida cobertura del servicio policial en la jurisdicción del distrito de Chaupimarca, por lo mismo que se tiene que cubrir, realizar los patrullajes motorizados y a pie en los sectores identificados en el mapa de riesgo, por lo mismo que tienen insuficientes vehículos motorizados para el patrullaje y no se abastecen para patrullar los cuatro sectores todos los días. Ya que por ejemplo un día patrullan el sector 1, el siguiente día patrullan el sector 2, el siguiente día patrullan el sector 3 y el siguiente día el sector 4, así sucesivamente todos los días, pero al patrullar un sector asignado, se tiene abandonado otro sector, pero sí se contara con lo estipulado que para cada sector es una patrullero las 24 horas, del mismo modo se debería contar con mayor cantidad de efectivos policiales ya que la norma indica que deberían ser dos efectivos policiales por patrullero, con todo ello habría mayor cobertura del servicio policial y por ende la reducción de delitos y falta dentro del distrito de Chaupimarca.

Teniéndose en consideración que las políticas del comando PNP para el presente año, radica principalmente en la implementación del plan general de seguridad ciudadana, por objetivos, acercamiento a la comunidad, búsqueda de personas que se encuentran al margen de la ley (requisitoriados) y en la atención eficaz y oportuna a las víctimas de violencia familiar, o así mismo la directiva N° 03-13-2015-DIRGEN-PNP/EMG-DIRASOPE-B, referente al patrullaje integrado no se viene efectuando por déficit de personal, por lo referido en los puntos anteriores los efectivos PNP reales que dispone la expresada, realizan una labor recargadas por lo que es necesario el incremento de personal PNP, en consideración en lo vertido en los párrafos anteriores a fin de estar acorde con lo estipulado en el art. 166 Constitución política del Perú, la ley PNP 1267 y otros dispositivos vigentes.

Mediante un informe que pudimos observar en la entrevista, solicitaron el incremento de diez (10) suboficiales PNP, de las cuales cuatro (04) SO PNP, en el grado de S1, S2 y S3, con el fin de seguir cumpliendo con la labor encomendada, toda vez que esta comisaria PNP Chaupimarca, se realiza diversos servicios de patrullaje por las calles de la jurisdicción policial de la expresada, optimizando las labores preventivas y asegurando la convivencia pacífica y la erradicación de la violencia contra los integrantes del grupo familiar expresado en el párrafo cuatro y otras labores propias de investigación asignadas a esta dependencia PNP y cumplir con los objetivos y metas trazadas por el comando institucional.

Los efectivos policiales, vienen cumpliendo el patrullaje motorizado y a pie, pero eso no es suficiente para coberturar las cuatro zonas identificadas en el mapa de riesgo, por lo mismo que tienen insuficientes vehículos motorizados para el patrullaje y no se

abastecen para patrullar las cuatro zonas todos los días. Ya que por ejemplo un día patrullan la zona 1, el siguiente día patrullan la zona 2, el siguiente día patrullan la zona 3 y el siguiente día la zona 4, así sucesivamente todos los días, pero al patrullar una zona asignada, se tiene abandonada otra zona, pero sí tendrían más patrulleros se patrullarán más zonas en un mismo día.

Así mismo con un informe, manifiestan que dos (02) efectivos policiales que a la vez asumen el cargo de medidas de protección de esta comisaría Chaupimarca, quienes laboran en la modalidad de servicio de 24 X 24 horas, realizan el patrullaje conjunto con la municipalidad distrital de Chaupimarca, los patrullajes se realizan utilizando los medios logísticos de la mencionada municipalidad, ejecutando el patrullaje motorizado a bordo de una unidad móvil perteneciente al personal de serenazgo, significando que al personal PNP que ejecuta el servicio policial se le afecta los equipos policiales reglamentarias tales como, vara de ley, grilletes, chaleco antibalas, silbato y un arma de fuego (pistola) para el uso de servicio.

El comisario de la comisaría de Chaupimarca, informa que cuando asumió el cargo se relevó con un (01) solo vehículo policial de placa interna PL-15434 en regular estado de conservación, ante tal hecho se efectuó las coordinaciones con el Lic. Marco de la Cruz Bustillos, Alcalde de la Municipalidad Provincial de Pasco, gestión para que dicha entidad realice el mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo policial de placa interna PL 15434 asignado a esta comisaría, como También se logró la asignación de dos (02) vehículos policiales menores (motocicletas) de placa interna PL 14153 Y PL 7807, significando que dichos vehículos actualmente se encuentran en estado operativo para el servicio de la función policial.

También se pudo visualizar un Informe, donde hace de conocimiento que el Distrito de Chaupimarca tiene una densidad poblacional de 30,000 habitantes aproximadamente y que en esta dependencia policial a la fecha laboran un (01) oficial superior PNP y 38 suboficiales PNP, de las cuales la cantidad de habitantes por efectivo policial es de 789 aproximadamente. Con respecto a las unidades móviles con que cuenta la comisaría de Chaupimarca, es una camioneta policial, un automóvil y dos motocicletas, por lo que la cantidad de habitantes por patrullero operativo es de 7,500 personas aproximadamente.

Sobre el combustible asignado a esta dependencia policial para la camioneta de placa PL 22037 es de 08 galones de 95 octanos, automóvil placa PL 15434 es de 08 galones de 90 octanos, motocicleta PL 7807 es de 2.5 galones de 90 octanos y

motocicleta PL 14153 es de 1.5 galones de 90 octanos, haciendo un total de 20 galones de combustible por día que abastecen los 04 vehículos policiales. Los mismos que son utilizados para el patrullaje motorizado. Pero no son suficientes para un patrullaje ya que el patrullaje que se debería realizar son las 24 horas del día, por lo cual resulta insuficiente la cantidad de combustible que le dotan día a día a la comisaría de Chaupimarca.

Según un informe de García (2019), la Contraloría General de la República (CGR) publicó los resultados del operativo nacional de control “Seguridad ciudadana 2019” realizado en la Región de Pasco, del 10 al 14 de junio del 2019, donde se supervisan 11 comisarías y 11 municipalidades. La CGR realizó este operativo con el objetivo de evaluar el estado actual del programa preventivo, el servicio del patrullaje y la atención a las denuncias de violencia familiar y hacia la mujer.

Dentro de ello se identificó que el 72.7% de las dependencias policiales carecerían de un plan integrado de patrullaje para el año 2019, lo cual denotaba deficiencia en la articulación de acciones e integración con los municipios. Dicho plan de patrullaje integrado antepone el control en zonas inseguras reconocidos en el plano delictivo de cada jurisdicción. De acuerdo con la ley del sistema nacional de seguridad ciudadana, las dos instituciones tienen que concertar dichos programas de patrullaje, liderado por la PNP (Contraloría General de la República, 2019).

Con respecto a ello podemos mencionar que en la Comisaría de Chaupimarca, no se cumple con el patrullaje a todas las zonas de riesgo según el mapa del delito, por lo mismo que faltan vehículos para el patrullaje como también personal policial para que pueda desempeñarse en toda la zona.



**Figura 5. Comisaría de Chaupimarca – Pasco**  
Fuente: Municipalidad Distrital de Chaupimarca (2019)



**Figura 6. Mapa del Delito elaborado por la Municipalidad Provincial de Pasco**  
Fuente: Plan Local de Seguridad Ciudadana del Distrito de Chaupimarca (2019)

**Tabla 4. Puntos Críticos según Mapa del Delito**

Ítem	Ubicación	Tipo	Incidencia
1	Jirón San Cristóbal 120. Bar "El Palmero"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas
2	Jirón San Cristóbal 327 Night Club "El Búho"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas-Hurto
3	Jirón San Cristóbal 346 "El Escorpión"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas
4	Jirón Libertad 181 Bar "Amílcar"	Venta de bebidas alcohólicas	Pandillaje
5	Jirón Libertad 140 Discoteca "Center"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas
6	Jirón Libertad 250 Discoteca "La miel"	Venta de bebidas alcohólicas	Hurto-Agresión
7	Psje. Jauja 230 Bar "El condorito"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas
8	Psje. Jauja 231 Bar "El ayacuchano"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas-Hurto
9	Psje. Jauja 216 Bar "Frontera"	Venta de bebidas alcohólicas	Pandillaje
10	Psje Jauja 114 Bar "El Angar"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas
11	Psje. Jauja s/n Bar "La máquina"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas



12	Calle lima 344 "La cordillera"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas-Hurto- Pandillaje
13	Calle lima s/n "La movida"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas-Hurto- Pandillaje
14	Jirón Morales Janampa 154 Discoteca "Leopardo"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas – Hurto
15	Terminal / Jirón Amazonas s/n Bar "Ramos"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas
16	Parque minero/ Av. La plata s/n Bar "El Encanto"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas
17	Parque minero / Av. La plata Mz. C Lt. 4 Night Club" Garden Golden.	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas-Hurto- Pandillaje.
18	Parque minero /Av. Alfonso Rivera s/n Night Club "Las ROCAS"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas-Posible Lugar de Prostitución.
19	Psje. Jauja s/n Bar "Las Gatitas"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas – Hurto
20	Parque minero Night club Nimbará	Venta de bebidas alcohólicas	Posible Prostitución.
21	Parque minero /Av. Alfonso Rivera Bar "Usco"	Venta de bebidas alcohólicas	Peleas – Hurto
22	Barrio la Esperanza –La Cureña	Presunto consumo de drogas	Peleas-Hurto- Pandillaje
23	Barrio Santa Rosa	Presunto consumo de drogas	Peleas-Hurto- Pandillaje
24	Barrio Huancapucro- capilla	Presunto consumo de drogas	Peleas-Hurto- Pandillaje
25	Contorno Laguna Patarcocha	Presunto consumo de drogas	Peleas-Hurto- Pandillaje
26	Cruce del barrio Moquegua	Accidentes de tránsito	
27	Cruce Yanamate (ingreso a la ciudad Pasco)	Accidentes de tránsito	
28	Ovalo Cruce entre Chaupimarca - Yanacancha	Accidentes de tránsito	
29	Barrio Puchupuquio	Pandillaje Pernicioso	Posible consumo de drogas
30	Barrio Huancapucro	Pandillaje Pernicioso	Posible consumo de drogas
31	AA.HH. Uliachin	Pandillaje Pernicioso	Posible consumo de drogas
32	Barrio la Docena	Pandillaje Pernicioso	Posible consumo de drogas
33	Calle Lima – Chaupimarca	Pandillaje Pernicioso	Posible consumo de drogas

Fuente: Plan de Seguridad Ciudadana Chaupimarca (2019).

El mayor punto crítico en el que incide la inseguridad y violencia se encuentra los cuatro sectores según el mapa de delito del Distrito de Chaupimarca, por ello se tiene la urgente necesidad de reducir los delitos y faltas de los cuatro sectores- asentamientos humanos de todo el distrito la criminalidad, actividades relacionadas a la prostitución clandestina, niveles de delincuencia, venta de bebidas alcohólicas a menores de edad, entre otros problemas críticos de inseguridad ciudadana. En esta tabla detallamos la ubicación de los puntos críticos, dónde están ubicados por incidencia y tipo de delitos y/o faltas.

**Tabla 5. Incidencia Delictiva al Primer Trimestre 2019**

2019	Delitos contra el Patrimonio	Delitos contra la libertad sexual	Delitos contra vida, el cuerpo y la salud	Violencia Familiar Ley 30364	Accidente Tránsito	Delitos contra la Administración pública – Posesión Indebida de celulares	Total Delitos
Enero	12	00	12	11	07	00	42
Febrero	30	03	10	09	07	00	59
Marzo	10	01	04	16	10	00	41
Total Delitos							142

Fuente: Plan de Patrullaje Integrado de la Comisaría Chaupimarca (2019).

En la tabla 5 se muestra la incidencia delictiva de los meses de enero, febrero y marzo del 2019, elaborado por el personal de la comisaría de Chaupimarca, detallando el número de casos de delitos contra el patrimonio, contra la vida, el cuerpo y la salud, contra la libertad sexual, violencia familiar, accidentes de tránsito, delitos contra la administración pública posesión indebida de celulares, entre otros que generalmente se reportan en la comisaría de Chaupimarca.

**Tabla 6. Incidencia Delictiva Segundo Trimestre, 2019**

2019	Delitos contra el Patrimonio	Delitos contra la libertad sexual	Delitos contra vida, el cuerpo y la salud	Violencia Familiar Ley 30364	Accidente Tránsito	Delitos contra la Salud – Tráfico de Drogas	Total Delitos
Abril	20	05	15	20	05	00	65

Mayo	22	01	12	15	10	01	61
Junio	22	00	10	15	06	01	54
Total Delitos							180

Fuente: Plan de Patrullaje Integrado de la Comisaría Chaupimarca (2019)

En la tabla 6 se muestra la cantidad de delitos registrados en la comisaría de Chaupimarca, entre los meses de abril, mayo y junio del año 2019, diferentes delitos cometidos dentro de la jurisdicción del Distrito de Chaupimarca.

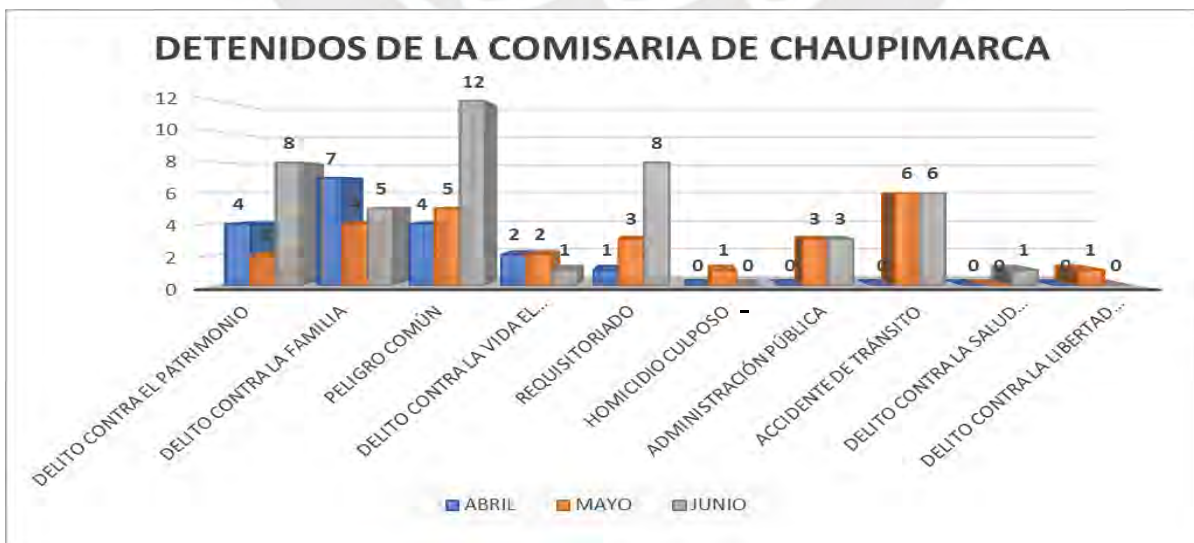
La comisaría de Chaupimarca, actualmente viene ejecutando el plan de patrullaje integrado conjunto con la Municipalidad Provincial de Pasco, para lo cual designan la cantidad de Dos (02) efectivos Policiales por servicio 24 X 24, los mismos que conjuntamente con personal de Serenazgo a bordo de la unidad móvil de la Municipalidad Provincial de Pasco, patrullan las diversas arterias que conforman el distrito de Chaupimarca – Pasco, a fin de evitar y combatir actos delincuenciales que se puedan suscitar conforme al plan de patrullaje integrado – 2019. Pero ello no es suficiente ya que para cada sector se debería contar con un patrullero.

Ya que se tiene como misión garantizar la seguridad ciudadana, el orden público y el mantenimiento de la paz social, contribuyendo con el desarrollo socioeconómico, dentro su circunscripción territorial, haciendo de conocimiento que en la actualidad la jurisdicción de la expresada, con una densidad poblacional aprox. de 30.000 habitantes y que en esta Dependencia Policial a la fecha laboran Un (01) Oficial Superior PNP y 38 Suboficiales PNP, de las cuales la cantidad de habitantes por efectivo policial es de 789 Aproximado (Comisaría de Chaupimarca).



**Figura 7. PNP y Serenazgo, realizando patrullaje integrado**  
 Fuente: Comisaría de Chaupimarca

Así mismo se cuenta con una (01) Camioneta Policial SSANGYONG de placa interna PL-22037, Un (01) Automóvil policial marca NISSAN, modelo TIDA de placa interna PL-15434, Una (01) motocicleta policial marca HONDA de placa interna PL-7807 y Una (01) motocicleta policial marca HONDA de placa interna PL-14153, los mismos que se encuentran en estado operativo por lo que la cantidad de habitantes por patrullero operativo es de 7500 personas aprox. dentro del ámbito de esta jurisdicción Policial. Es por ello que se tiene deficiente calidad de servicio policial en el distrito de Chaupimarca, por lo mismo que la cantidad de policías y patrulleros es insuficiente para la población que se tiene.



**Figura 8. Detenciones realizadas por la Comisaría de Chaupimarca**  
 Fuente: Comisaría de Chaupimarca

## **1.4. Marco Institucional y Normativo relacionado con el problema**

### **1.4.1. Marco normativo**

En este punto identificamos el marco normativo que se encuentra concerniente al problema del presente proyecto, las que están comprendidas entre leyes, decretos supremos y otros.

- Ley 27933, El Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
- Ley 29611, Ley que faculta a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales a disponer recursos a favor de la Policía Nacional de Perú.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley 27934, Ley que regula la Intervención de la Policía Nacional del Perú y el Ministerio Público.
- D.S. 012-2019-IN, Decreto Supremo que crea el Registro Nacional de Serenos y Serenazgos.
- DIRECTIVA N° 56-95-DGPNP-DIRLOG-DIMAN, Establece normas y procedimientos, para preservar la capacidad operativa vehicular del Parque Automotor PNP.
- Directiva 042-DG-PNP-DIRLOG, Base Legal establece normas generales de administración de Vehículos.

### **1.4.2. Marco Institucional**

En este punto se consideran aspectos importantes como la creación de instituciones o comisiones que tienen como fin dar lineamientos.

- Ley 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, modificada mediante D.L 1454, se crea el sistema Nacional de seguridad ciudadana (SINASEC).

### **1.4.3. Políticas públicas generales**

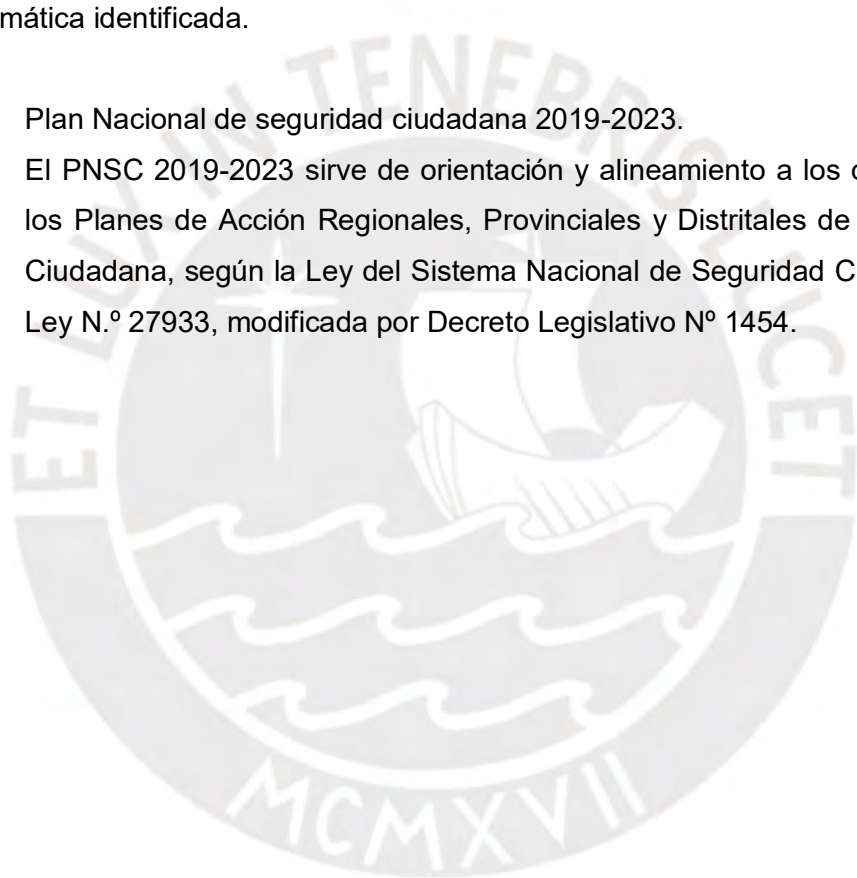
En este punto mencionaremos las políticas públicas generales que servirán como marco de referencia general, en el problema que se viene estudiando.

- Política de Estado- Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018, aprobado mediante D.S 012-2013-IN.
- Séptima política del Estado Peruano “erradicación de la violencia y fortalecimiento del civismo y de la seguridad ciudadana” (Acuerdo Nacional, 2014)

#### **1.4.4. Políticas públicas específicas**

En este punto pondremos a consideración el marco de referencia y los lineamientos generales, donde se identifique las políticas públicas que están vinculadas, a la problemática identificada.

- Plan Nacional de seguridad ciudadana 2019-2023.
- El PNSC 2019-2023 sirve de orientación y alineamiento a los diseños de los Planes de Acción Regionales, Provinciales y Distritales de Seguridad Ciudadana, según la Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana - Ley N.º 27933, modificada por Decreto Legislativo N° 1454.



## **CAPÍTULO 2: CAUSAS DEL PROBLEMA**

Luego de reconocer el problema seleccionado y desarrollado en el capítulo I. El presente apartado contiene la exposición del marco teórico causal acerca de la dificultad existente respecto a la reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los delitos y faltas, en el distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco, durante el período 2015-2018.

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

En el presente marco teórico al haber identificado y evidenciado el problema desarrollado en el Capítulo I, ahora corresponde el desarrollo sobre las causas que generan el problema público, para lo cual se ha recurrido a identificar los factores que según la literatura teórica explican la “Reducida Cobertura” en el Servicio Público, y posterior a ello, se realizará el análisis causal del problema. Se mencionarán las causas y cómo afectan a la reducida cobertura a continuación.

#### **2.1.1. Pobreza y desigualdad**

Según Sen, citada por Gangas (2003), el aumento en las desigualdades y su relación con la disminución de la pobreza en los últimos veinte años no son explicados de forma satisfactoria por la teoría económica clásica. Así también, Comia, citado por Gangas (2003), señala la existencia de una contradicción en el hecho de que las mismas instituciones que han tratado de eliminar la pobreza han aceptado la tendencia creciente hacia la concentración de los ingresos. Así, el autor afirma que, si bien desde ciertos análisis económicos, dicha concentración ha sido considerada como una fuente de incentivos para las empresas o como un efecto colateral que no se puede evitar, es posible que no se hayan evaluado adecuadamente algunos efectos indeseados del incremento de las desigualdades.

En resumen, la falta de atención suficiente hacia el incremento de las desigualdades sociales puede comprometer la disminución de la pobreza y el crecimiento de la economía (Gangas, 2003).

#### **2.1.2. Segmentación y desigualdad salarial**

Según Marcos Valdivia y Mercedes Pedrero (2011), se considera que la desigualdad está determinada principalmente por las formas que tiene la población de

integrarse al mercado laboral o de encontrar alternativas de trabajo para sobrevivir, y se evidencia en las diferencias entre sus condiciones de vida. Así también, en las actividades económicas, los autores afirman que es posible observar discriminación por el perfil demográfico y segmentación laboral, que se reflejan en las desigualdades en los ingresos económicos por trabajo.

### **2.1.3. Gasto ineficiente**

De acuerdo con un estudio del BID, “México es uno de los países de América Latina que peor ejercen y distribuyen sus recursos públicos” (Morales, 2020). Su nivel de ejecución asciende al 4.7% del PIB, alrededor de 860 mil millones de pesos. Esto se debe al incremento en el costo de los insumos requeridos para brindar servicios a la población, causado por la falta de competencia profesional, por la corrupción, la negligencia o por una combinación de todas ellas. Además, se observa una asignación ineficiente del gasto entre sectores públicos. Esta estimación del BID considera los grandes rubros: adquisiciones públicas, transferencias focalizadas y gasto en salarios.

### **2.1.4. Ingresos económicos y formalización laboral afecta a la cobertura de servicios**

Mario Silvia (2018) señala que, a partir de la reforma constitucional de 1994, hay un reconocimiento expreso del derecho a la salud en el artículo 75, inciso 22 de la Constitución Argentina. Así, el Estado argentino garantiza la atención de salud a toda su población través de su sistema público, de manera gratuita y en diferentes niveles (hospitales públicos de gestión descentralizada, centros de atención primaria de la salud, etc.). Junto con el sector público, existen otros sectores que atienden a la ciudadanía, como los de obras sociales y privados. Esta situación hace que el tipo de cobertura dependa no sólo de la capacidad de pago sino también de la formalización laboral, puesto que la atención de las obras sociales está financiada mediante los aportes de los trabajadores y las contribuciones patronales. Esta fragmentación resulta en una jerarquización de acuerdo a la calidad de los efectores. De este modo, las personas asalariadas de mayores ingresos utilizan sus contribuciones y aportes para acceder al aseguramiento en salud mediante la cobertura de empresas privadas a través de la sustitución o complemento del pago de primas mensuales, y abandonan el esquema solidario de financiamiento de las obras sociales por uno de planes segmentados por edad, grupo familiar y tipo de prestaciones.



### **2.1.5. Ineficiente Inversión Pública**

El IPE (2019) indica que el gasto burocrático también implica una disminución de recursos que podrían ser destinados a fines más productivos, como la inversión pública. En el periodo 2009-2018, dichos gastos administrativos correspondieron al 31% de la inversión pública.

Asimismo, de acuerdo al Reporte de Competitividad del foro económico Mundial, el Perú está ubicado en el lugar 88 de 141 países en cuanto a la infraestructura, y en el 110 en cuanto a la calidad de sus vías (IPE, 2019), lo cual revela la baja inversión existente en infraestructura para colegios, hospitales, comisarías, entre otros. Asimismo, según el Plan Nacional de Infraestructura del 2019, se necesita invertir 363.000 millones de soles durante los próximos 20 años, con el objetivo de reducir las brechas de acceso básico en infraestructura en nuestro país (IPE, 2019).

## **2.2. Causas del problema**

Habiendo revisado el marco teórico causal y aplicado las herramientas de entrevistas de recolección de información (comisarios de diferentes comisarías y expertos del Mininter), se procederá a identificar las causas del problema, estructuradas en función de la pregunta causal y su respuesta de investigación, para ello se ha elaborado una matriz de consistencia sobre las causas del problema público (ver figura 18), el cual nos permitirá identificar las razones que generan dicho fenómeno adverso.

Por ello, habiéndose evidenciado las deficiencias y carencias en el mantenimiento de los vehículos policiales, para reducir los delitos y falta del Distrito de Chaupimarca, es importante identificar las causas que motivan esta situación desfavorable planteando la siguiente pregunta causal: ¿Que genera el inadecuado mantenimiento de los vehículos policiales?

Para responder a esta interrogante, se tiene como objetivo explicar los factores y/o variables que originan, el deficiente procedimiento de mantenimiento de los vehículos de la policía Nacional, en el distrito de Chaupimarca. En relación a esta variable se ha planteado la hipótesis respectiva, así como las fuentes y herramientas a ser utilizadas en el desarrollo de la investigación, la matriz de inconsistencia sobre las causas del problema (ver figura 18). Para la presente investigación se han planteado seis causas que motivan el problema público. Las mismas que mencionaremos a

continuación: 1) Insuficiente cantidad de policías; 2.) Insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP; 3) Insuficientes vehículos y motocicletas; 4) Ineficientes materiales y accesorios de seguridad; 5) Insuficiente combustible; 6) Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos.

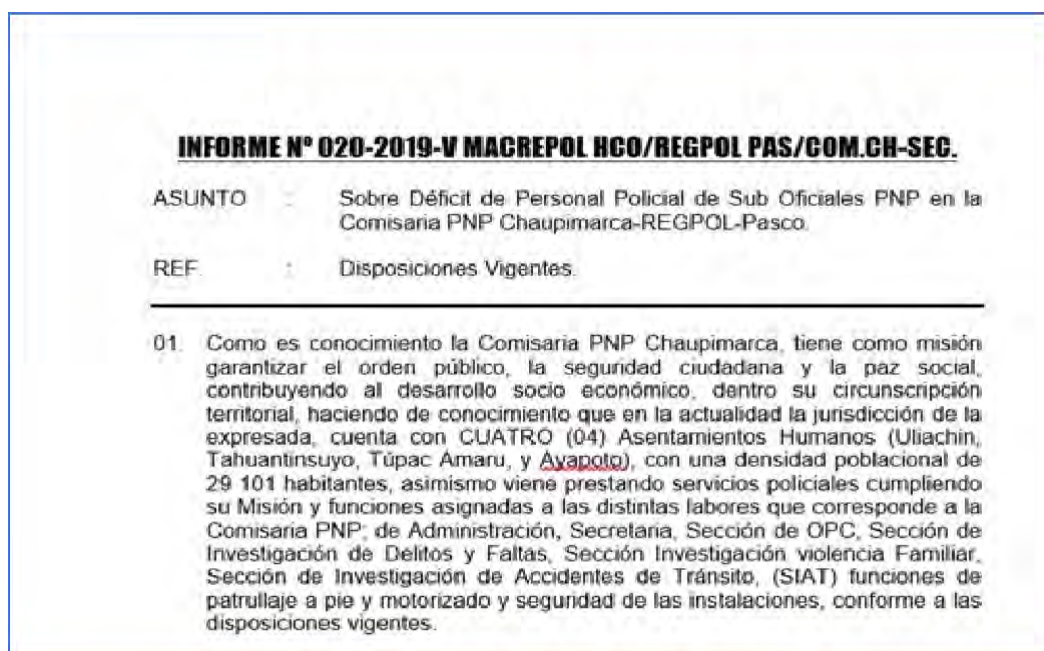
### **2.2.1. Insuficiente cantidad de policías**

La Comisaría de la policía Nacional del Perú del distrito de Chaupimarca, cuenta actualmente con Treinta y Ocho (38) efectivos policiales, los mismos que vienen dando cumplimiento al servicio policial de 48 horas por 48, en Dos (02) grupos "A" y "B" de Doce (12) y Trece (13) efectivos PNP, respectivamente, por turno, Un (01) Oficial PNP superior como Comisario, Un (01) Oficial PNP subalterno como Jefe de Administración y SEINPOL, Cuatro (04) efectivos policiales Administrativos (horario de oficina), descontando, Tres (03) efectivos de vacaciones, 04 sub oficiales cubren el servicio de vigilancia, protección y control de tránsito vehicular en el interior del terminal terrestre. Por ello disminuye la capacidad Operativa de respuesta ante cualquier situación.

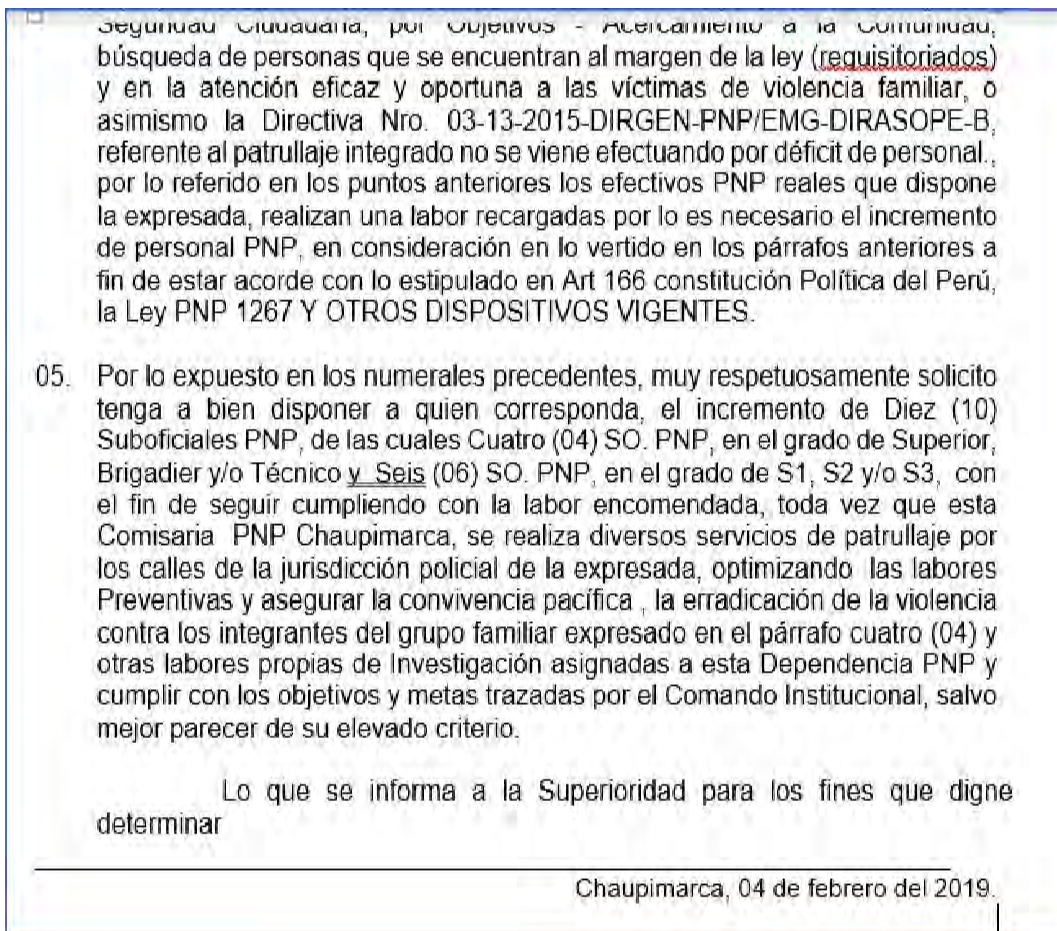
Así mismo podemos mencionar que se requiere incrementar la cantidad de policías para brindar el servicio oportuno de patrullaje motorizado y a pie a toda la población del distrito de Chaupimarca en Pasco, ya que en realidad el personal de recursos humanos con el que se debe contar para el patrullaje en cada sector es de dos policías con un patrullero, teniendo en cuenta que Chaupimarca cuenta con cuatro sectores, diariamente deberían salir a patrullar 08 efectivos policiales.

Teniéndose en consideración que las Políticas del Comando PNP para el presente año se basan principalmente en implementar el Plan General de Seguridad Ciudadana, en los Objetivos - Acercamiento a la Comunidad, en la búsqueda de requisitorizados y en la atención eficaz y oportuna a las víctimas de violencia familiar, o asimismo la Directiva Nro. 03-13-2015- DIRGEN-PNP/EMG-DIRASOPE-B, referente al patrullaje integrado no se viene efectuando por déficit de personal, por lo referido en los puntos anteriores los efectivos PNP reales que dispone la expresada, realizan una labor recargadas por lo que es necesario el incremento de personal PNP, en consideración en lo vertido en los párrafos anteriores a fin de estar acorde con lo estipulado en Art 166 constitución Política del Perú, la Ley PNP 1267 y otros dispositivos vigentes (Comisaría de Chaupimarca).

Se pudo observar que mediante documentos los encargados de la dependencia policial ponen en Conocimiento al Comando el déficit real de Personal PNP, quien realiza múltiples funciones en esta Comisaria PNP de Chaupimarca, donde personal PNP ha sido asignado en cargos múltiples (el de vigilante de puerta, patrullaje a pie, operador) razón por la cual, se torna difícil la respuesta inmediata ante las diferentes necesidades de la población que requieren apoyo policial, por el déficit de personal que cuenta esta Sub unidad PNP.



**Figura 9. Informe sobre déficit de Personal Sub- Oficial en la Comisaría de Chaupimarca**  
Fuente: Comisaría de Chaupimarca.



**Figura 10. Informe sobre déficit de Personal Suboficial en la Comisaría de Chaupimarca (ii)**  
Fuente: Comisaría de Chaupimarca.

### **2.2.2. Insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP**

Según informes y entrevistas a los miembros de la PNP que pertenecen a la comisaría de Chaupimarca, los efectivos policiales cuentan con insuficientes radios portátiles de comunicación, lo que dificulta realizar un buen patrullaje, ya que los radios portátiles son útiles para la comunicación y coordinación en los patrullajes que se realiza, así mismo en las entrevistas realizadas mencionan que muchas veces tienen que utilizar sus propios celulares para comunicarse en el patrullaje que se realiza dentro del territorio del distrito de Chaupimarca.

Según el informe de la CGR, el cien por ciento de policías de la región Pasco necesitan equipos de comunicación, como radios portátiles, para efectuar los patrullajes motorizados y a pie. El manual de patrullaje de la dirección general de la policía indica que los policías deben contar con el equipamiento completo que les permita una prestación del servicio adecuada (García, 2019).

El balance de los equipos de comunicaciones y telecomunicaciones de la PNP durante el 2013 fue el siguiente:

En cuanto a los equipos tecnológicos son 19,024, estos están divididos en equipos de Comunicaciones: 6,021 y 13,003 de telecomunicaciones. El número total de equipos de Comunicaciones y telecomunicaciones es muy bajo en relación al total del personal institucional, pues solo cubre cerca de un 20% del total requerido. De los equipos de telecomunicaciones, existen 4,088 equipos inoperativos, lo cual es equivalente al 31.44%. Se destaca que no han reportado información de los equipos de telefonía móvil (PNP, 2013, p. 20).

Equipos de Comunicaciones y Telecomunicaciones de la PNP al 2013

<b>B. Equipos Tecnológicos 3. Equipos de Comunicaciones y Telecomunicaciones de la PNP 2013</b>			
<b>EQUIPOS</b>	<b>OPERATIVO</b>	<b>INOPERATIVO</b>	<b>TOTAL</b>
<b>DE COMUNICACIONES</b>	<b>5.786</b>	<b>235</b>	<b>6.021</b>
- Teléfono fija	1.240	0	1.240
- Telefonía IP (NEC)	4.514	220	4.734
- Teléfono móvil	s. i.	s. i.	0
- Telefonía SAT	32	15	47
- n			0
<b>DE TELECOMUNICACIONES</b>	<b>8.915</b>	<b>4.088</b>	<b>13.003</b>
- HF	1.127	775	1.902
- VHR	4.759	1.964	6.723
- UHF	3.029	1.349	4.378
<b>TOTAL</b>	<b>14.701</b>	<b>4.323</b>	<b>19.024</b>

Figura 11. Equipos de comunicaciones y telecomunicaciones de la PNP al 2013  
Fuente: POI PNP (2012) y DIRETIC

### 2.2.3. Insuficientes vehículos y motocicletas

En los informes y entrevistas que pudimos obtener de la comisaría de Chaupimarca, existen muy pocos vehículos y motocicletas que están al servicio de la comisaría para brindar un mejor patrullaje en toda la zona de Chaupimarca. Los vehículos que se cuenta son los siguientes: 01 camioneta policial Sang yong de placa interna PL 22037, 01 automóvil policial marca Nissan, modelo Tida de placa interna PL 15434, 02 motocicletas policiales marca honda de placa interna PL 7807 y PL 14153. A la fecha en estado operativo. En estado inoperativo se encuentran dos camionetas internadas en la región policial de Pasco, una de ellas por más de un año sin ser solucionada el mantenimiento o reparación que se necesite. Según lo establece la PNP, para el patrullaje se debe tener vehículos operativos. Por ejemplo, en el Distrito de

Chaupimarca, se tiene identificado cuatro zonas o sectores, según el mapa del delito, para ello debemos contar con cuatro patrulleros operativos, ya que se tiene que tener en cuenta que un patrullero es para una zona porque se tiene que patrullar las 24 horas del día.

Según un informe de la CGR, en la región Pasco, el 39.4% de vehículos utilizados para el patrullaje no se encontraban operativos, lo cual perjudicaría la cobertura del servicio y ocasionaría un aumento en la percepción de inseguridad ciudadana por parte de la población, dado que el patrullaje cumple funciones de vigilancia preventiva y disuasiva. La Oficina General de Administración de cada entidad tiene la responsabilidad de registrar, administrar y disponer de sus bienes muebles (García, 2019).

03. Con relación al punto "B" del párrafo N° 1 se informa que esta COM. Chaupimarca cuenta con *Una (01) Camioneta Policial SANG YONG de placa interna PL-22037, Un (01) Automóvil policial marca NISSAN, modelo TIDA de placa interna PL-15434, Una (01) motocicleta policial marca HONDA de placa interna PL-7807 y Una (01) motocicleta policial marca HONDA de placa interna PL-14153*, los mismos que se encuentran en estado operativo por lo que la **CANTIDAD DE HABITANTES POR PATRULLAERO OPERATIVO es de 7500 personas aprox.**, dentro del ámbito de esta jurisdicción Policial.

**Figura 12. Informe sobre los Servicios de Seguridad Ciudadana**  
Fuente: Comisaría de Chaupimarca.

**Tabla 7. Cuadro Resumen de Vehículos Motorizados**

Cantidad	Vehículo clase	Placas	Marca	Estado	Color
01	Camioneta pick up	PL 22037	Sang yong	Operativo	Blanco
01	Automóvil	PL 15434	Nissan	Operativo	Blanco
01	Motocicleta	PL 7807	Honda	Operativo	Blanco con negro
01	Motocicleta	PL 14153	Honda	operativo	Blanco con negro

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 8. Detalle de vehículos inoperativos**

Cantidad	Vehículo Clase	Placas	Estado	Color
01	Camioneta pick up	PL 22031	Inoperativo	Blanco
01	Camioneta pick up	PL 7288	Inoperativo	Blanco

Fuente: Elaboración Propia.

**Tabla 9. Detalle de Vehículos Operativos y Reparados**

Cantidad	Vehículo Clase	Placas	Marca	Estado	Costo de Reparación	Color
01	Camioneta pick up	PL 22037	Sang yong	Operativo	SI NO	Blanco
01	Automóvil	PL 15434	Nissan	Operativo	SI NO	Blanco

Fuente: Elaboración Propia.

#### 2.2.4. Insuficientes materiales y accesorios de seguridad

En la entrevista realizada al personal PNP de la comisaría de Chaupimarca, manifestaron que se tiene insuficientes materiales y accesorios de seguridad como son: chalecos antibalas, esposas metálicas, guantes, botas, garrotes, varas de ley, entre otros, necesarios para que los efectivos policiales puedan hacer su trabajo, de acuerdo con el manual de patrullaje de la dirección general de la policía. Así, la calidad de prestación del servicio se ve afectada por la falta de equipamiento.

Según el Decreto Legislativo 1186, que regula el uso de la fuerza por parte de la policía Nacional del Perú, en su artículo 3, inciso c, sobre los medios que tiene que utilizar la policía Nacional, como son “las armas, equipo, accesorios y otros elementos de apoyo, autorizados y 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” (D.L. 1186).

El equipo básico con el que deben contar los efectivos policiales para la realización de sus funciones está conformado principalmente por: defensa de goma, tonfa o PR24, bastón expandible, grilletes (esposas o marrocas), chaleco balístico (antibalas), de acuerdo al Manual de derechos humanos aplicados a la función policial.

06. Con relación al punto "E, F y G" del párrafo N° 1, se informa que Dos (02) efectivos Policiales que a la vez asumen el cargo de Medidas de Protección de esta COM. Chaupimarca, quienes laboran en la modalidad de servicio de 24 X 24 horas, realizan **PATRULLAJE INTEGRADO** conjunto con la Municipalidad Provincial de Pasco, utilizando los medios logístico de la mencionada Municipalidad, ejecutando el patrullaje motorizado a bordo de una unidad móvil perteneciente al personal de Serenazgo, significando que al personal PNP que ejecuta el servicio policial se le afecta los **EQUIPOS POLICIALES** reglamentarias tales como, **vara de ley, grilletes, chaleco antibalas, silbato y un arma de fuego (pistola) para el uso de servicio.** Asimismo, esta Sub Unidad PNP cuenta con el **PLAN ANUAL DE TRABAJO Y SEGURIDAD – 2019**, el mismo que se encuentran en la Oficina del Comisario de esta Sub Unidad PNP, como documento de interés.

**Figura 13. Informe de los Servicios de Seguridad Ciudadana**

Fuente: Comisaría de Chaupimarca.

### 2.2.5. Insuficiente Combustible

De acuerdo a la información y encuestas realizadas se pudo observar informes, donde informan pormenorizadamente con relación a los servicios de seguridad ciudadana ejecutados por la comisaría en el presente año.

El procedimiento para la dotación de combustible es que la oficina de administración de la región policial Pasco, autoriza la dotación diaria de combustible para los vehículos policiales asignados a la dependencia de la Comisaría de Chaupimarca, como son: para el vehículo policial PL 22037 se le asigna 08 galones de combustible gasolina de 95 octanos, vehículo policial PL 15434 se le asigna 08 galones gasolina de 90 octanos, vehículo policial PL 7807 asignan 2.5 galones de gasolina de 90 octanos y vehículo policial PL 14153 asignan 1.5 galones de gasolina de 90 octanos. Teniendo como conclusión que a la comisaría de Chaupimarca asignan 20 galones de combustible por día para 04 vehículos, siendo este insuficiente si se quiere cubrir o patrullar más horas al día.

Por ello detallamos el procedimiento formal de dotación de combustible a miembros de la PNP. El abastecimiento de combustible a los vehículos motorizados no es suficiente, por lo mismo que un vehículo debería patrullar las 24 horas un determinado sector a su cargo y para cumplir con ello se necesita mayor dotación de combustible para el patrullaje eficiente.

El personal de la policía nacional del Perú dispone de vehículos automotores, embarcaciones, maquinarias y otros equipos, o simplemente unidades policiales, para ejercer sus funciones de acuerdo a la ley. Estas, además de sus revisiones técnicas



periódicas, necesitan ser dotadas de combustible y otros productos. Para lo propio se requiere seguir un procedimiento regulado como son: requerimiento, adquisición y dotación.

 POLICIA NACIONAL DEL PERU V MACREPOL – HUANCICO-PASCO REGION POLICIAL PASCO DIVOPUS-REGPOL PASCO	
<b>INFORME N° 138-2019-V MACREPOL HCO/REGPOL PAS/COM.CH-SEC.</b>	
ASUNTO :	Emite informe pormenorizado con relacion a los Servicios de Seguridad Ciudadana ejecutados por esta COM. Chaupimarca, durante el presente año.
REF. :	ORDEN TELEFONICA N° 092-2019-V MACREPOL-HCO/REGPOL PAS-DIVOPUS., del 04SET19.
01.	Procedente de la División de Orden Público y Seguridad de la REGPOL – Pasco, se recepcionó el documento consignado en la referencia mediante el cual el Sr. Comandante PNP Cesar A. MANRIQUE DE LARA ESQUIVEL, Jefe DIVOPUS-REGPOL-Pasco, dispone:
A.	Informar detalladamente la cantidad de habitantes por efectivo policial a nivel nacional.
B.	Cantidad de habitantes patrullero operativo.
C.	Cantidad de galones de Gasolina por día.
D.	Programas Preventivos.
E.	Comisaria PNP a nivel nacional que no ejecutarían el servicio de Patrullaje Integrado.
F.	Comisaria que no contarían con el Plan de Patrullaje Integrado – 2019.
G.	Comisaria que no contarían con el equipamiento necesano para el servicio de Patrullaje Integrado.
H.	Equipos electrónicos de escritorio.
I.	Patrullaje Integrado.

**Figura 14. Informe de Seguridad Ciudadana por la Comisaría de Chaupimarca 2019**  
Fuente: Comisaría de Chaupimarca.



04. **1) Camioneta Policial SANG YONG de placa interna PL-22037, Un (01) Automóvil policial marca NISSAN, modelo TIDA de placa interna PL-15434, Una (01) motocicleta policial marca HONDA de placa interna PL-7807 y Una (01) motocicleta policial marca HONDA de placa interna PL-14153**, los mismos que se encuentran en estado operativo por lo que la **CANTIDAD DE HABITANTES POR PATRULLAERO OPERATIVO es de 7500 personas aprox.**, dentro del ámbito de esta jurisdicción Policial.
05. Con relación al punto "C" del párrafo N° 1, se informar que la Oficina de Administración de la Región Policial Pasco autoriza la Dotación Diaria de Combustible para los vehículos policiales asignados a esta Dependencia Policial para el **vehículo policial PL-22037 es de 08 Galones de 95 octanos, vehículo policial PL-15434 es de 08 Galones de 90 octanos, vehículo policial PL-7807 es de 2.5 Galones de 90 octanos y vehículo policial PL-14153 es de 1.5 Galones de 90 octanos**, haciendo un total que la **CANTIDAD DE GALONES DE GASOLINA POR DIA** que abastecen los 04 vehículos policiales asignados a esta COM. Chaupimarca es de **20 galones de combustible**, los mismos que son utilizados en el patrullaje motorizado logrando neutralizar cualquier acto delictivo que se pueda suscitar en el ámbito de esta jurisdicción Policial de Chaupimarca.
06. Con relación punto "D" en el párrafo N° 1, se informar que durante el mes de ENE19 hasta la fecha, la Oficina de Participación Ciudadana a cargo del S2. PNP. Antonio Joel ESTRADA CURI, promotor de esta COM. Chaupimarca, llevo a cabo la ejecución de los **06 PROGRAMAS PREVENTIVOS**: *Club de menores (01), Policía Escolar (21) Patrulla Juvenil (07), Bapes (08), Juntas Vecinales (09)*, significando que se encuentra en ejecución el programa preventivo RED DE COOPERANTES, por lo que el total PROGRAMAS PREVENTIVOS conformados en esta jurisdicción Policial de Chaupimarca es de **47 PROGRAMAS**, logrados durante el trabajo con la participación de 1565 habitantes aprox., entre niños y adultos.

Figura 15. Informe de cobertura de patrulleros por habitante 2019

Fuente: Comisaría de Chaupimarca.

## 2.2.6. Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos

Una de las causas más importantes encontradas en el problema seleccionado es el deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos de la Policía Nacional del Perú, sobre el problema de la deficiente cobertura del servicio policial para reducir los delitos y faltas, en el Distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco, durante los años 2015- 2018. Como se describe a continuación:

- **Situación del estado actual del mantenimiento de los vehículos de la comisaría Chaupimarca**

En la actualidad, la comisaría de Chaupimarca, cuenta con 02 vehículos con placa PL 22037 y PL 15434 y 02 motocicletas con placa PL 7807 Y PL 14153, cuyas unidades se encuentran operativas.

Así mismo consideramos que la causa principal es el deficiente procedimiento para realizar los mantenimientos y reparaciones de los vehículos motorizados y motocicletas porque en la situación actual, la comisaría de Chaupimarca cuenta con dos vehículos inoperativos identificadas con **placa PL 22031 Y PL 7288**, cuyas unidades se encuentran a la espera de un mantenimiento o reparación , uno de ellos por más de un año, estos vehículos inoperativos se encuentran en la cochera de la Región Policial de Pasco, ya que para ser reparado y trasladado a Huancayo, tiene que pasar por varios procedimientos administrativos, técnicos y ello demora mucho tiempo. Según manifiesta el comisario entrevistado y los oficiales encargados de la unidad de logística de la Región policial de Pasco, son procedimientos que se tiene que seguir según indica la norma.

- **¿Quiénes realizan el mantenimiento actualmente?**

A nivel de la Región Pasco, se contrata servicios de terceros a un taller pequeño que se encarga de dar el servicio de mantenimiento preventivo de los vehículos y motocicletas para las 29 comisarías de toda la dependencia de la Región Policial de Pasco. Dicho taller mecánico cuenta con personal que no es especialista en vehículos con las características que tienen los patrulleros y más bien tienen conocimientos empíricos del tema, motivo por el cual su mantenimiento no es óptimo ya que no realizan un mantenimiento preventivo completo.

- **¿Dónde realizan los mantenimientos?**

El taller es administrado por un tercero que es contratado por la Región Policial Pasco y está ubicado en el Distrito de Chaupimarca.

- **¿Cómo realizan los mantenimientos?**

Los diferentes entrevistados, nos mencionan que los mantenimientos que se vienen realizando actualmente no son suficientes para dar sostenibilidad a un mantenimiento completo tanto preventivo y correctivo. Ya que no realizan el mantenimiento completo en realidad solo se realiza los trabajos preventivos pero incompletos, por ejemplo, su trabajo de taller consta cuando existe algún desperfecto simple, como son revisión de frenos, cambio de aceite, cambio y engrase de llantas, reparación de cables eléctricos, cambio de focos entre otros, que son sólo superficiales lo que no son considerados como mantenimientos preventivos y correctivos sino parte de un mantenimiento preventivo.

- **Procedimiento:**

Cuando se requiera un mantenimiento completo tanto preventivo como correctivo y reparaciones de los vehículos y motocicletas, lo tiene que realizar la unidad ejecutora Huancayo 10 – Macro Región Junín, por estar a cargo de las Regiones Policiales según jerarquía, ya que la comisaría de Chaupimarca y la región policial de Pasco no cuentan con presupuesto y técnicos para realizar las reparaciones de los vehículos. Por ello se sigue los siguientes procedimientos:

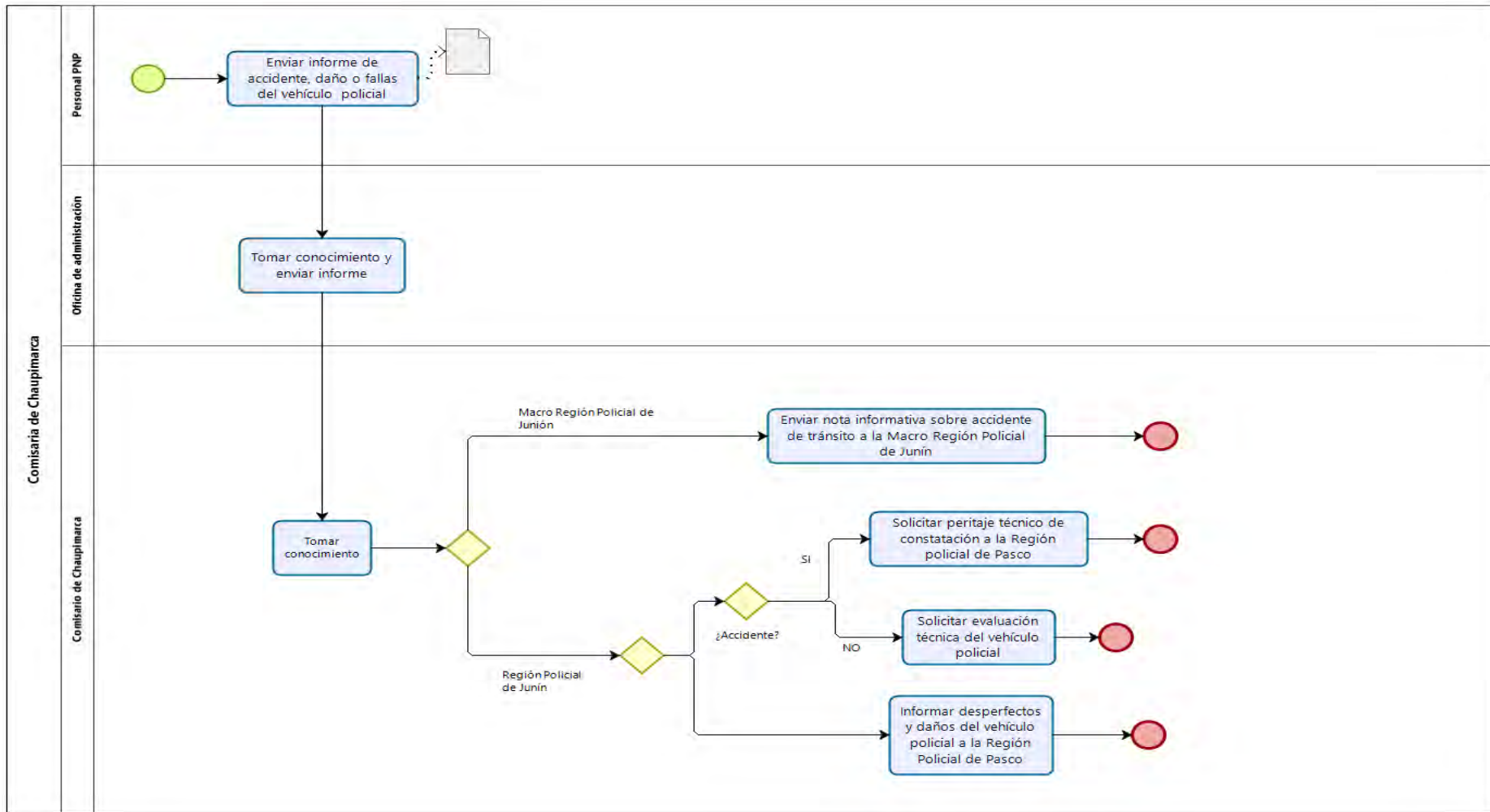
- ✓ Conductor del vehículo informa sobre el accidente, daños o fallas del vehículo, a la unidad de logística de la comisaría de Chaupimarca.
- ✓ Unidad de logística de la oficina de Chaupimarca, informa al comisario de la comisaría de Chaupimarca.
- ✓ Comisario solicita peritaje técnico de constatación de daños (en caso de accidente)
- ✓ Comisario de la comisaría de Chaupimarca informa de los desperfectos, daños o accidentes del vehículo o motocicletas a la Región policial de Pasco.
- ✓ Región policial de Pasco, por intermedio de la oficina de logística, realiza un informe técnico, para ver el estado inoperativo del vehículo.
- ✓ Comisario de Chaupimarca, con nota informativa, informa a la Macro Región policial de Junín, se da cuenta a la superioridad sobre el accidente de tránsito y con oficio se interna la tarjeta multiflota de abastecimiento, a la oficina de logística Región policial Pasco.
- ✓ El jefe de la Región Policial Pasco, procede a internar el vehículo. Para ello se adjunta (acta de situación vehicular, acta de entrega de componentes telemáticos de patrullero y acta de entrega de equipamiento auxiliar).
- ✓ La Región Policial Pasco, por intermedio de la oficina de logística, evalúa los casos que requieran mantenimiento o reparación simple el cual se deriva al taller contratado por un servicio de terceros en Pasco. En el caso de ser necesario una intervención técnica de mayor complejidad se solicita la intervención de la Macro Región Policial de Junín- Huancayo.
- ✓ La Macro Región Policial de Junín, en base a la certificación presupuestal programan la intervención para reparaciones y/o mantenimientos.

En las diferentes entrevistas realizadas nos mencionan, que son pocas las oportunidades que la Macro Región Policial de Junín, interviene de forma oportuna y rápida a los pedidos de reparaciones y mantenimiento a los vehículos, la muestra más clara es que se tienen muchos vehículos inoperativos por falta de mantenimiento y reparaciones como es el caso de los vehículos de Chaupimarca que se tiene internado desde el año 2017 y hasta la fecha no se interviene y cada vez estos vehículos se deterioran debido a que se encuentran a la intemperie. Además de los vehículos de la Comisaría de Chaupimarca, esto se da con otros vehículos que se tiene inoperativos por falta de mantenimiento y reparaciones a nivel de toda la Región Policial Pasco. Así mismo podemos mencionar que en realidad los trámites o gestión que se realiza son muy burocráticos y lento, ya que no hay un plazo para derivar o tramitar un documento y en el proceso muchas veces no se da atención oportuna a dichos documentos que se emiten desde la comisaría Chaupimarca hasta llegar a la macro región policial de Junín.

Según la publicación en el diario oficial el peruano, con fecha 15 de octubre del año 2017, el decreto supremo 026-2017, Ministerio del interior, reglamento del DL 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. En su artículo 61 la dirección de administración tiene las siguientes funciones:

Gestionar los procesos de control patrimonial y la administración de la infraestructura y de los recursos logísticos estratégicos asignados a la policía Nacional del Perú, para atender los requerimientos de los órganos y unidades orgánicas de la institución policial que le sean encargados para garantizar el cumplimiento de la función policial (...) 13) dirigir y supervisar el registro y control de los bienes patrimoniales y de infraestructura de la unidad ejecutora a su cargo y cuando corresponda a nivel nacional, así como el saneamiento físico legal de conformidad con la normativa vigente. (Decreto Supremo 026-2017-IN, 2017)

Se adjuntan los flujogramas que explican este procedimiento para una mejor comprensión.



**Figura 16. Flujograma del procedimiento de la Comisaría Chaupimarca a la Región Policial.**

*Fuente: Elaboración propia*

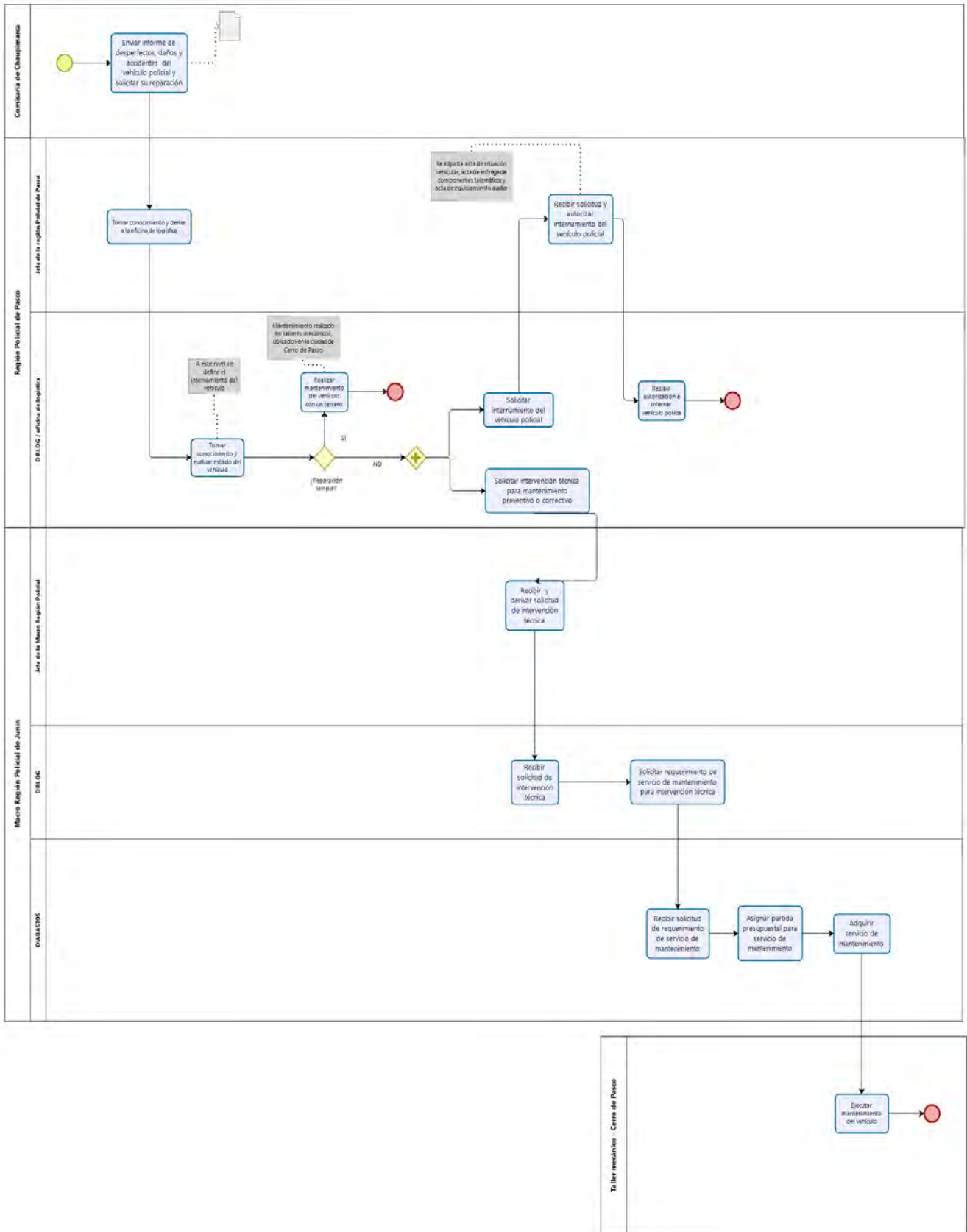


Figura 17. Flujograma del procedimiento de la Comisaría, Región Policial y Macro Región Policial Junín  
Fuente: Elaboración propia

Habiendo considerado seis (06) causas respecto a la reducida cobertura del servicio policial para enfrentar las faltas y delitos en el distrito de Chaupimarca, se procede a analizarlas mediante un diagrama de causa-efecto o de espinas de pescado, de acuerdo a la figura.

**Causa 1:** Insuficiente cantidad de policías.

**Causa 2:** Insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP.

**Causa 3:** Insuficientes vehículos y motocicletas

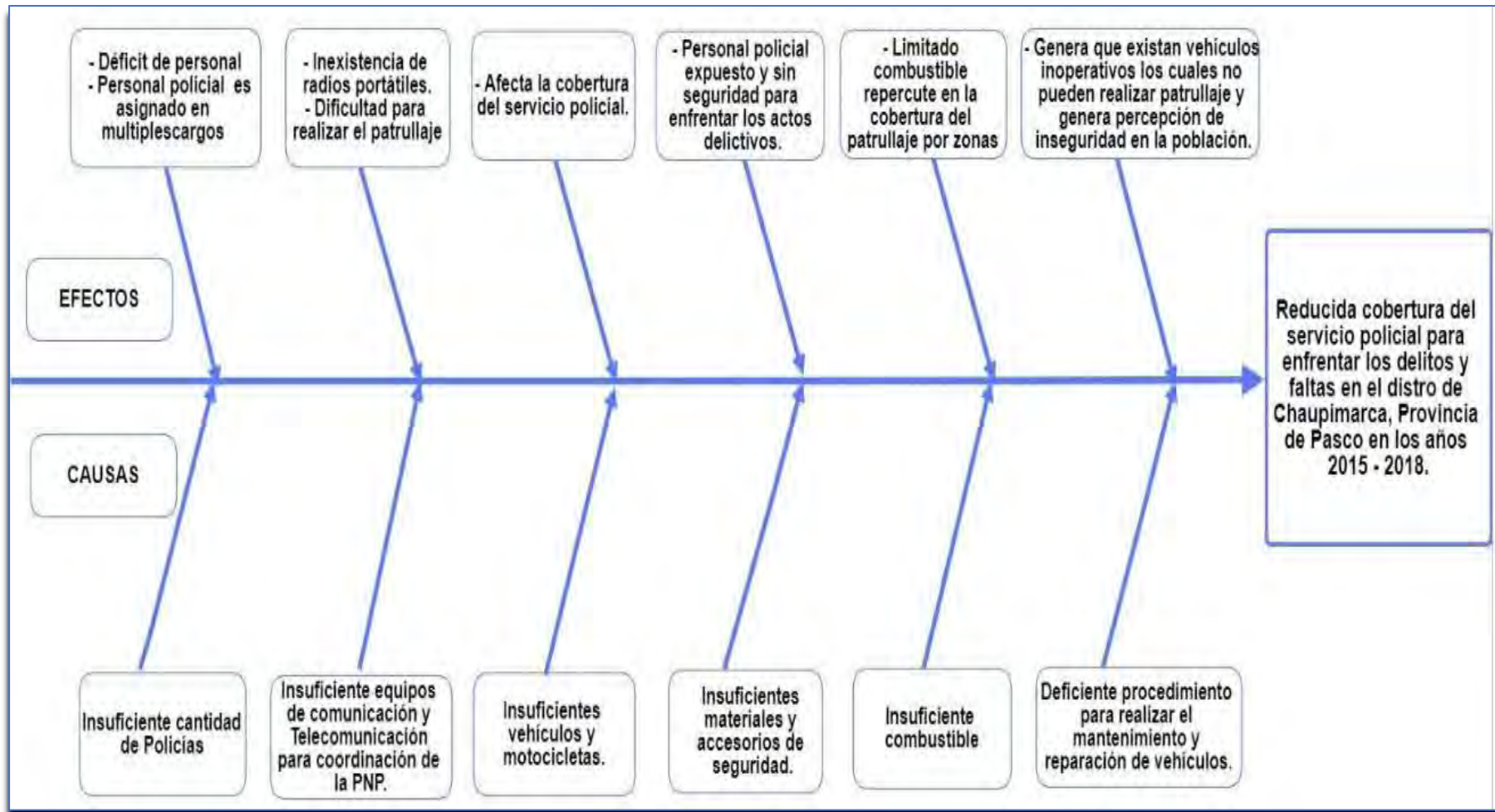
**Causa 4:** Insuficientes materiales y accesorios de seguridad.

**Causa 5:** Insuficiente combustible.

**Causa 6:** Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos.







**Figura 18. Diagrama Causal**

Fuente: Elaboración propia

- **Procedimiento establecido en la Directiva N° 56-95-DGPNP-DIRLOG-DIMAN**

De acuerdo al flujograma de la figura 20, el procedimiento que se encuentra vigente es según lo establecido en la Directiva 56-95-DGPNP-DIRLOG-DIMAN, la cual tiene por objetivo normar los procedimientos para mantener la capacidad operativa de los vehículos del Parque Automotor de la Policía Nacional del Perú.

Esta Directiva tiene la finalidad de mantener la capacidad operativa de los vehículos de la PNP, y que se encuentren en óptimas condiciones según lo que exige el servicio policial.

A fin de poder graficar y hacer más entendible el flujograma explicaremos todo el procedimiento que debería realizarse cuando se debe reportar un vehículo con desperfectos, el cual pasaremos a describir a continuación:

**Paso 1:**

- El personal de la PNP (conductor de vehículo) en este caso de la **Comisaría de Chaupimarca**, realiza el mantenimiento del **Escalón**.
- En este nivel se debe realizar los siguientes procedimientos: *Inspeccionar previamente el vehículo para detectar colocación de explosivos o actos de sabotaje, así como rasguños, abolladuras o fugas de aceite, verificar los niveles de líquido de freno y embrague, de aceite y de agua de radiador, el estado de las llantas, luces, equipamiento policial, sistema eléctrico, tablero de control, limpiar y mantener en buena presentación el vehículo, etc.*
- En caso de que el vehículo Policial, requiera de reparación o mantenimiento, que no lo pueda reparar el personal **Especialista Mecánico de la PNP**, es necesario que se envíe un documento a la **DIRLOG PNP**, donde se solicite realizar servicio de mantenimiento y reparación al vehículo sufre dicho desperfecto.
- Es preciso indicar en el caso de Lima y Callao, existen divisiones de mantenimiento **DIRLOG PNP**, que por su intermedio cuenta con (05) Departamentos de Maestranza (talleres), los cuales dan los servicios de reparación y mantenimiento por **escalones (I, II y III) a los vehículos de la PNP**.

- En el caso de las Provincias dentro del Dpto. de Lima, el personal técnico de **Especialistas Mecánicos PNP** se encarga de realizar el mantenimiento a los vehículos asignados a sus unidades.
- Para el caso de las **Regiones Policiales y Sub Regiones Policiales** a nivel nacional, la realización del mantenimiento y reparación de los vehículos son realizados por el personal Especialista Mecánicos PNP asignados, quienes deben realizar los **Escalones I, II y III.**

**Paso 2:**

- Dicha solicitud es derivada a la **DIRLOG PNP**, quien solicita al Técnico Automotriz PNP, que proceda a evaluar el estado del vehículo policial a fin de poder realizar el mantenimiento que le corresponde.
- De acuerdo con el diagnóstico, se puede proceder a realizar el Mantenimiento de **II Escalón**, el cual es un servicio de mantenimiento que no dura más de 8 horas en realizarse, este consta de: Afinamiento, cambio de aceite y filtro, regulación de frenos, regulación de llantas y luces, rotación de llantas, alineamiento y balanceo.
- En el caso de que el diagnóstico arroja que el vehículo necesita una reparación parcial, se le debe aplicar el mantenimiento de **III Escalón**, el cual consta de: Cambio de empaquetadura de culata, disco de embrague, pastillas y fajas de freno; reparación del sistema eléctrico, sistema de enfriamiento; reparación de la suspensión y dirección; planchado y pintura parcial.
- En el caso que se haya detectado que el vehículo policial cuente con desperfectos que requieran de un servicio de reparaciones mayores, a este tipo de mantenimiento la PNP, lo ha catalogado como **IV Escalón** el cual consta de: Reparación del motor, reparación del sistema de transmisión, planchado, pintura y tapizado en general.
- En el caso que la **DIRLOG PNP**, cuente con los recursos disponibles se les brinda a los vehículos policiales el mantenimiento catalogado como **II, III y/o IV Escalón**, para ello se le facilita los repuestos que sean necesarios prescritos por el técnico especialista y se encuentren en stock de la **DIABASTOS PNP.**

### **Paso 3:**

- La **DIABASTOS PNP**, recepcionará la solicitud de pedido de repuestos, y procederá a revisar si cuenta en stock caso contrario en coordinación con la **DIRLOG** adquirirán dichos repuestos para poder asignar lo solicitado y enviarlos a los técnicos automotrices para su empleo y uso.
- El **Técnico Automotriz** recepciona los repuestos entregados por la **DIABASTOS PNP**, y procede a realizar el mantenimiento de **II, III y IV Escalón** y se cumpliría con el servicio de mantenimiento y reparación parcial o mayor que necesite el vehículo policial.

### **Paso 4:**

- En el caso que no se contara en Stock los repuestos o no se cuente con el técnico especialista, la **DIRLOG PNP**, procede a solicitar la adquisición de estos y ejecutar el servicio mediante un proveedor externo o requerir los servicios de un tercero (taller mecánico).
- Para que esto proceda la **DIRLOG PNP** y la **DIABASTOS**, reciben la solicitud de adquisición de repuestos o en caso sea ejecutar el servicio de mantenimiento con un proveedor externo, asignándole con la autorización de la Oficina de Presupuesto la partida presupuestal para adquirir los repuestos o contratar los servicios de mantenimiento bajo la modalidad de servicios de terceros.
- Al adquirir la **DIRLOG y la DIABASTOS** los repuestos o llegar a contratar los servicios de mantenimiento de un tercero, se procede a enviar los repuestos al técnico automotriz de la PNP, caso contrario se envía el vehículo policial a un **TALLER MECÁNICO** bajo la modalidad de servicios de terceros para que le realice los mantenimientos de **II, III y IV Escalón**.
- Algo importante que resaltar es que todo este proceso que detalla la Directiva 56-95-DGPNP-DIRLOG-DIMAN, está siendo controlado y monitoreada por su **Control Interno de la PNP, la DIMAN, las Unidades Logística y Regiones Policiales**, por ello son solidariamente responsables de proveer lo necesario para el mantenimiento de los vehículos policiales de la PNP.



**Figura 19. Vehículos Inoperativos en la Región Policial Pasco (ii)**  
Fuente: Elaboración propia





## CAPÍTULO 3: DISEÑO DEL PROTOTIPO

El desafío de innovación seleccionado es el deficiente proceso para realizar los mantenimientos y reparaciones de los vehículos motorizados. Este desafío será resuelto o mitigado sometiéndolo a un proceso de innovación.

### 3.1. Problema reformulado y desafío de innovación

#### 3.1.1 Problema reformulado

Con la identificación del problema y las causas en el capítulo anterior, el mismo que culmina con el diagrama causa - efecto (figura 28), se procederá a definir el desafío de innovación; por ello se debió pasar un proceso de análisis del problema desarrollado en el I capítulo, “Reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los delitos y faltas, en el distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco, durante los años 2015-2018”, donde se obtuvo precisión del problema raíz, al cual denominaremos “Problema reformulado”.

Con las causas que se identificaron en el problema: a) Insuficiente cantidad de policías, b) Insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP, c) Insuficientes vehículos y motocicletas, d) Insuficientes materiales y accesorios de seguridad, d) Insuficiente combustible, e) Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos; se realizará la valoración<sup>1</sup> de estas causas de acuerdo a los criterios siguientes: D.1) Nivel de impacto en el problema, D.2) Posibilidad de modificación por parte de la organización, D.3) Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención.

---

<sup>1</sup> Valoración de los criterios: D.1) Alto Impacto = 2, Regular Impacto=1, y Bajo Impacto=0; D.2) Alta posibilidad de modificación = 2, Regular posibilidad de modificación =1, Baja posibilidad de modificación=0, y D.3) Totalmente=2, Es compartida=1, y No está en el ámbito=0.

Tabla 10. Matriz de Valoración de Causas

Causas	C1	C2	C3	C4	C5	C6
Dimensiones	Insuficiente Cantidad de policías	Insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP	Insuficientes vehículos y motocicletas	Insuficientes materiales y accesorios de seguridad	Insuficiente Combustible	Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos
D1 Nivel de impacto en el problema	2	2	1	2	1	2
D2 Posibilidad de modificación por parte de la organización	1	1	0	1	2	2
D3 Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	2	2	1	1	1	2
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>6</b>

Fuente: Adaptado de PUCP (2019).

VALORES	
Alto impacto	2
Regular impacto	1
Bajo impacto	0



Con la jerarquización de las causas desarrolladas en la tabla 10, se tiene más precisión en la raíz del problema.

De acuerdo al impacto del problema, se pueden identificar que la insuficiente cantidad de policías, los insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP, la Insuficiente cantidad de vehículos y motocicletas, los insuficientes materiales y accesorios de seguridad, el insuficiente combustible, así como el deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos, son causas que influyen para que se exista una reducida cobertura del servicio policial y así enfrentar los delitos y faltas.

Ahora si se considera la posibilidad que la PNP, transforme de forma adecuada las causas del problema público identificado, la matriz de valoración de causas desarrolladas nos muestra que existe una regular posibilidad de revertir la Insuficiente cantidad de policías, para reducir la cobertura de servicio policial, toda vez que depende de la reorganización de los criterios de la institución, al igual que insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP, la cual tiene una regular oportunidad de lograr el objetivo deseado, asimismo ante la causa de contar con insuficientes vehículos y motocicletas, también existe una regular posibilidad que nos permita resolver el problema público con gran impacto y el mismo resultado para insuficientes materiales y accesorios de seguridad e insuficiente combustible; a diferencia del deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos, el cual si muestra una alta posibilidad de reforma por parte de la PNP, ya que este cuenta con amplias posibilidades de emplear mecanismos, que permitan cambiar dicha variable.

En cuanto al análisis normativo, la matriz nos muestra que no se cuenta con estrategias o directivas para regular la insuficiente cantidad de policías, así como los insuficientes equipos de comunicación y telecomunicación para coordinación de la PNP, no muestran que ello nos brinde ayude a invertir la reducida cobertura policial, siendo de igual forma para la causa insuficientes vehículos y motocicletas, insuficientes materiales y accesorios de seguridad e insuficiente combustible, que no garantizan que nos ayude en hacerle frente y combatir los delitos y faltas en el distrito de Chaupimarca; sin embargo, en relación al procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos se encuentra dentro de la competencia de la PNP, y es una causa con mucha evidencia de acuerdo a las entrevistas realizadas y tesis relacionadas a la

problemática de la reducida cobertura del servicios policial con el fin de poder hacerle frente a los delitos y faltas.

Finalmente, para el proyecto de innovación se elige la causa “Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos” se encuentra dentro de la competencia de la PNP, la misma que de acuerdo a la valoración realizada en la matriz de jerarquización de causas (tabla 15), muestra una valoración de puntaje máximo de seis (06), con dicha causa se redacta el problema reformulado.

**Tabla 11. Matriz de Causa seleccionada**

<b>Item</b>	<b>Definición</b>
<b>Problema</b>	Reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los delitos y faltas, en el distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco, durante los años 2015-2018.
<b>Causa Seleccionada</b>	Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos.

Fuente: Elaboración propia

Con la causa seleccionada, se procede a la reformulación del problema inicial, el cual será redactado de acuerdo a la estructura establecida en la Guía - Proyecto Final de Innovación, del cual se obtuvo el siguiente resultado:

**Tabla 12. Matriz del problema reformulado**

<b>Item</b>	<b>Definición</b>
<b>Usuario</b>	Comisaría de Chaupimarca
<b>Necesidad</b>	Lograr cobertura el servicio policial para enfrentar los delitos y faltas en el distrito de Chaupimarca
<b>Consecuencia</b>	Deficiente proceso de mantenimiento y reparación de vehículos
<b>Problema Reformulado</b>	Para una mejor cobertura del servicio policial, se requiere un mejor procedimiento de mantenimiento y reparación de vehículos motorizados, para reducir los delitos y faltas en el Distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco.

Fuente: Elaboración propia

Con el problema de reformulación, es propicio el planteamiento de un desafío de innovación, por ello se ha trabajado en la estructura de la tabla, el mismo que permitirá establecer alternativa (as) que respondan al problema de la reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los delitos y faltas, en el distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco.

**Tabla 13. Matriz de la intervención a realizar**

<b>Item</b>	<b>Definición</b>
<b>Pregunta</b>	¿Cómo podemos?
<b>Verbo Infinitivo</b>	Reducida cobertura
<b>Lo que se desea intervenir</b>	Enfrentar los delitos y faltas en el distrito de Chaupimarca
<b>El usuario</b>	Comisaría de Chaupimarca
<b>Consecuencia</b>	Contar con un taller de mantenimiento móvil para enfrentar la reducida cobertura del servicio policial en el distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco.

Fuente: Elaboración propia

Con el desarrollo de la tabla, se logró obtener como resultado el planteamiento del desafío de innovación, con el cual se desea establecer el objetivo concreto del presente proyecto; definiéndose de la siguiente manera:

### **3.1.2. Desafío de innovación**

¿Cómo podemos mejorar el proceso de mantenimiento y reparación de vehículos de la Comisaría de Chaupimarca, provincia de Pasco, para lograr una adecuada cobertura del servicio policial y se logre reducir los delitos y faltas en la jurisdicción?

De acuerdo a la figura 21, se muestran las seis (06) causas del problema público que abordamos en el presente proyecto de innovación y del cual se desprende nuestro desafío central que es el “Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos”.



Figura 21. Causas del Problema y Definición del Desafío Central  
Fuente: Elaboración propia

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

Con el desafío de innovación formulado ¿Cómo podemos mejorar el proceso de mantenimiento y reparación de vehículos de la Comisaría de Chaupimarca, provincia de Pasco, para lograr una adecuada cobertura del servicio policial y se logre reducir los delitos y faltas en la jurisdicción?, se realizó el procedimiento de indagación de experiencias que se enfrentaron a similares problemáticas, en el ámbito nacional, así como experiencias internacionales. Se han identificado seis experiencias ligadas al

proceso de mantenimiento y reparación de vehículos motorizados y motocicletas. las cuales se describen a continuación.

### 3.2.1. Contratación bajo la modalidad Renting, para reforzar la seguridad en Lima y Callao

En el año 2016, el viceministro de seguridad pública del MININTER (Diario Gestión, 2017) Ricardo Valdez, anunciaba la primera licitación de 1,000 patrulleros bajo la modalidad Renting, donde indicaba que, aunque el costo de dicho sistema podría ser mayor al de la adquisición de vehículos, la ventaja que ofrece esta modalidad es la policía no gastará en mantenimiento, adquisición de repuestos y seguros para los patrulleros, además en el caso que este falle deberá ser reemplazado en el menor tiempo posible.

Este tipo de contratación bajo la modalidad Renting, recién vio la luz en octubre del 2019 pasando cuatro años desde su anuncio. Esta celebración contractual moderna a través del cual el arrendatario cede en uso temporal los bienes (vehículos policiales) a la parte denominada arrendador (MININTER), además el mantenimiento y reposición en el caso de que los daños sean irreparables corre por cuenta del arrendatario, quienes son los propietarios de los vehículos.

Estos nuevos vehículos de patrullaje permiten la mejora y el aumento del patrullaje preventivo, así como una respuesta más rápida de la policía en los distritos de Lima y Callao, especialmente en las zonas convulsionadas y de incidencia delictiva más frecuente.

**Tabla 14. Contratación bajo la modalidad RENTING**

Elementos	Sub elementos
Contrato celebrado bajo la modalidad de Renting.	<p>Tiene como objetivo alquilar vehículos policiales para realizar el patrullaje en Lima y Callao.</p> <p>Es una medida para mejorar la gestión pública</p> <p>El alcance de esta modalidad solo cubre Lima y Callao no provincias del Perú.</p> <p>El público objetivo de la experiencia: Policía Nacional del Perú (Directo), ciudadanos de los distritos de Lima y Callao (Indirectos)</p> <p>Periodo que tomó celebrar la modalidad contractual más de 3 años y medio.</p>
Aspectos que aborda el desafío de innovación.	<p>Esta modalidad contractual se da cuando el arrendatario cede en uso temporal los bienes (vehículos policiales) a la parte denominada arrendador (MININTER).</p> <p>Busca que los vehículos policiales cuenten con mantenimiento y sean repuestos en el menor tiempo posible en el caso de que los daños sean irreparables.</p>

Que la PNP cuente con los vehículos policiales para que pueda patrullar los distritos de Lima y Callao y atender los índices de inseguridad.

Resultados alcanzados con la implementación de esta experiencia.	<p>Este tipo de contratación bajo la modalidad Renting, recién vio la luz en octubre del 2019 pasando cuatro años desde su anuncio.</p> <p>Estos vehículos cuentan con GPS y sistema de telemetría para el control del combustible y consumo de combustible.</p> <p>Con la dotación de vehículos se espera una mayor presencia policial en las calles y patrullaje preventivo en las zonas con alta incidencia delincencial.</p>
Dificultades encontradas	<p>Según informes y notas periodísticas en los últimos dos años se han rescindidos contratos a dos empresas que ganaron la buena pro de renting, debido a que presentaron retrasos en inconvenientes en la entrega de vehículos y también porque no pudieron demostrar su solvencia crediticia.</p> <p>Solo se ha priorizado los distritos de Lima y Callao, dejando las provincias fuera de Lima que aún persisten con sus unidades móviles inoperativas.</p>

Fuente: Elaboración propia

### 3.2.2. Taller de Maestranza para nuevos patrulleros inteligentes

En el 2013, el MININTER presentó las instalaciones de la Maestranza<sup>2</sup> N° 1 de la PNP. Este taller de mantenimiento brinda atención mecánica preventiva a Patrulleros Inteligentes. Se realizó con la finalidad de evitar el deterioro o la inoperatividad de los Patrulleros Inteligentes.

La denominada Maestranza N° 1 de la PNP, cuya infraestructura ha sido totalmente renovada y habilitada, tiene la capacidad de efectuar el mantenimiento preventivo de 05 vehículos cada 30 minutos, es decir 60 vehículos por día y 300 vehículos por semana. El moderno taller está equipado con maquinaria y herramientas totalmente nuevas, entre las que destacan 5 elevadores hidráulicos, 4 armarios rodantes con kits de 130 herramientas cada uno, 5 mesas metálicas para superponer el motor, una herramienta especial para suspender el motor, una enllantadora, una balanceadora, una compresora de aire y un sistema de arranque, entre otros (Andina, 2013).

Cuenta con suboficiales y oficiales que han recibido la capacitación de especialistas de la marca de patrulleros, en el uso, así como en los aspectos mecánicos de los Patrulleros Inteligentes.

Tabla 15. Taller de maestranza para nuevos patrulleros inteligentes

Elementos	Sub-elementos
-----------	---------------

<sup>2</sup> Taller de asistencia mecánica para mantenimiento preventivo de vehículos de la PNP.

	Brindar atención mecánica preventiva a los patrulleros inteligentes.
Taller de Maestranza para nuevos patrulleros inteligentes.	El público objetivo de la experiencia: Policía Nacional del Perú (Directo), ciudadanos de los distritos de Lima y Callao (Indirectos)  El alcance de esta modalidad solo cubre Lima y Callao no provincias del Perú.
Aspectos que aborda el desafío de innovación.	Se realizó con el fin de evitar el deterioro o la inoperatividad de los Patrulleros Inteligentes.  La Maestranza N° 1 de la Policía Nacional tiene la capacidad de realizar el mantenimiento preventivo de cinco vehículos cada 30 minutos, es decir, de 60 vehículos por día o 300 vehículos por semana.  Que la PNP cuente con los vehículos policiales para que pueda patrullar los distritos de Lima y atender los índices de inseguridad.
Resultados alcanzados con la implementación de esta experiencia.	Este taller contará con las siguientes herramientas y maquinarias: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 elevadores hidráulicos</li> <li>- 4 armarios rodantes con kits de 130 herramientas cada uno</li> <li>- 5 mesas metálicas para superponer el motor</li> <li>- Una herramienta especial para suspender el motor</li> <li>- una enllantadora</li> <li>- una balanceadora</li> <li>- una compresora de aire</li> <li>- un sistema de arranque, entre otros.</li> </ul> Aprovecha a los suboficiales y oficiales capacitados por especialistas de la marca de patrulleros, en los aspectos mecánicos y en el uso de los Patrulleros Inteligentes.
Dificultades encontradas.	De acuerdo con las entrevistas realizadas a miembros de la PNP, para que un patrullero pueda ser atendido en la maestranza toma más de tres meses de solicitar su atención, debido a que hay procedimientos administrativos que registrar.  Debido a que no cuentan con atención pronta para que puedan adquirir sus repuestos, existen evidencias como tesis elaboradas donde se señalan que los miembros de la PNP optan por vender combustible asignados a sus patrulleros y con ese dinero reparar sus vehículos, dado que si lo envían al taller o maestranza todo vehículo inoperativo deja de percibir combustible.

Fuente: Elaboración propia

### 3.2.3. Contratación de servicios por terceros de reparación y mantenimiento de patrulleros en la PNP

De acuerdo con la página amigable del MEF, en los últimos cuatro años la UE 010 - VIII Dirección Territorial de Policía - Huancayo, ejecutó el 94.3% en el clasificador de gasto 23.24.13 - Servicio mantenimiento, acondicionamiento y reparaciones. El cual representa S/. 562,237 girados a proveedores para que brinden el servicio a través de terceros.

De acuerdo al reglamento vigente de la Ley de Contrataciones del estado, la contratación de bienes y servicios se determinan de acuerdo al objeto de contratación, cuantía y demás condiciones que establece el reglamento. Estos procesos nacen de una programación multianual de necesidades, bien programada.

En el caso de la PNP, se ha evidenciado a través de denuncias periodísticas, y en diversas tesis sobre la sobrevaloración de los gastos y el mal manejo de este tipo de procesos donde se beneficia un tercero y muchas veces este servicio por el cual se contrató o ganó la buena pro, no se da o se maquillan la cantidad de vehículos al cual se les brinde estos servicios, con el fin de beneficiarse monetariamente.

Mientras muchos vehículos deben patrullar las calles y brindar seguridad ciudadana, están inoperativos por estos actos que han demostrado que este tipo de procedimientos o contratación de servicios no son la solución más indicada porque no ha presentado mejoras en el mantenimiento que se le brinda a los activos de la institución.

**Tabla 16. Contratación de servicios por terceros en reparación y mantenimiento de patrulleros**

Elementos	Sub elementos
Contratación de servicios por terceros de reparación y mantenimiento de patrulleros en la PNP	<p>Brindar atención mecánica preventiva a los patrulleros inteligentes.</p> <p>El público objetivo de la experiencia: Policía Nacional del Perú y Regiones Policiales del Perú (Directo), ciudadanos de los distritos de Lima y Provincias (Indirectos)</p> <p>El alcance de esta modalidad cubre Lima y Provincias del Perú.</p>
Aspectos que aborda el desafío de innovación.	<p>Se emplea actualmente con el fin de que los Patrulleros se encuentren operativos y puedan patrullar.</p> <p>El contratar los servicios de mantenimiento a terceros (Talleres mecánicos) tiene la capacidad de realizar el mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos policiales.</p>
Resultados alcanzados con la implementación de esta experiencia.	<p>Contratar los servicios de un taller mecánico particular, en muchos estos cuentan con el equipamiento y repuestos necesario para activar y dejar operativo un vehículo. Además, que debe cumplir con ciertos requisitos para intervenir este tipo de patrulleros ya que son marcas japonesas.</p>
Dificultades encontradas.	<p>De acuerdo a las entrevistas realizadas y a las diversas denuncias periodísticas, han salidos a la luz, varios tipos de contrataciones que han sido para favorecer a un grupo de proveedores que tienen vínculos con la corrupción, es por ello que se describen que en muchos casos estos servicios no se llegaron a dar o no en la magnitud contratada,</p>



Debido a que no cuentan con atención pronta para que puedan adquirir sus repuestos, existen evidencias como tesis elaboradas donde se señalan que los miembros de la PNP optan por vender combustible asignados a sus patrulleros y con ese dinero reparar sus vehículos, dado que si lo envían al taller o maestranza todo vehículo inoperativo deja de percibir combustible.

---

Fuente: Elaboración propia

### **3.2.4. Empresa SDLE brinda mantenimiento integral a los RG-31 del Ejército de España**

La empresa proveedora de servicios de mantenimiento Star Defence Logistics & Engineering (SDLE) adjudicó por 2.250.000 euros brindar el servicio de mantenimiento integral de los vehículos MRAP RG-31 del Ejército español.

Esta adjudicación del Mando de Apoyo Logístico del Ejército de Tierra será prestada hasta el año 2022, los beneficios se extienden a todos los vehículos en uso de cualquier unidad, centro u organismo del ejército, en territorio nacional y en las bases de zonas de operaciones. La empresa SDLE llevará a cabo el mantenimiento preventivo, correctivo y evolutivo de los RG-31, realizando los apoyos móviles que se soliciten para reparación de los vehículos desplegados y suministrando todos los repuestos. La compañía que cuenta con su sede principal en Madrid dará también formación, impartiendo cursos de mantenimiento de 4º escalón. Además, en los distintos centros y zonas de operaciones, a petición según las necesidades.

Las instalaciones de la sede de SDLE, han sido recientemente ampliadas, contando con capacidad para reparación de vehículos completos, departamentos propios de Ingeniería, Optrónica, Electrónica y seguridad de los sistemas de comunicaciones, para una modernización completa del equipamiento.

**Tabla 17. Empresa SLDE brinda mantenimiento integral a los RG-31 del ejército de España**

Elementos	Sub-elementos
<p>Empresa SDLE brinda mantenimiento integral a los RG-31 del Ejército de España.</p>	<p>Brindar el servicio de mantenimiento integral de los vehículos MRAP RG-31 del Ejército español.</p> <p>El público objetivo de la experiencia: Ejército español (Directo), ciudadanos españoles (Indirectos).</p> <p>El alcance de esta modalidad es el RG-31 - Ejército español.</p>
<p>Aspectos que aborda el desafío de innovación.</p>	<p>Los beneficios se extienden a todos los vehículos en uso de cualquier unidad, centro u organismo del ejército, en territorio nacional y en las bases de zonas de operaciones.</p> <p>La empresa SDLE llevará a cabo el mantenimiento preventivo, correctivo y evolutivo de los RG-31, realizando los apoyos móviles que se soliciten para reparación de los vehículos desplegados y suministrando todos los repuestos.</p> <p>La compañía que cuenta con su sede principal en Madrid dará también formación, impartiendo cursos de mantenimiento de 4º escalón. Además, en los distintos centros y zonas de operaciones, a petición según las necesidades.</p>
<p>Resultados alcanzados con la implementación de esta experiencia.</p>	<p>Las instalaciones de la sede de SDLE, han sido recientemente ampliadas, contando con capacidad para reparación de vehículos completos, departamentos propios de Ingeniería, Optrónica, Electrónica y seguridad de los sistemas de comunicaciones, para una modernización completa del equipamiento.</p>
<p>Dificultades encontradas.</p>	<p>No se ha obtenido información de las dificultades encontradas.</p>

Fuente: Elaboración propia



**Figura 22. RG-31 del Ejército de Tierra de España**  
Fuente: SDLE

### 3.2.5. Servicios Industriales de la Marina S.A - SIMA

SIMA es una empresa estatal considerada como el astillero naval más importante del país. Brinda los servicios de modernización, mantenimiento, diseño y construcción de las unidades de la Marina de Guerra del Perú y ejecuta, para el sector privado y estatal, proyectos relacionados con la industria metalmecánica y naval. Actualmente, cuenta con 3 centros de operación ubicados en Chimbote, Iquitos y en el Callao.

**Tabla 18. Servicios industriales de la marina S.A - SIMA**

Elementos	Sub-elementos
Servicios Industriales de la Marina S.A - SIMA.	<p>Es un astillero naval peruano constituido como empresa estatal de derecho privado, y se dedica al diseño, construcción, modernización y mantenimiento de las unidades de la Marina de Guerra del Perú, así como a ejecutar proyectos relacionados con la industria naval y metalmecánica para el sector estatal y privado, de manera complementaria.</p> <p>El público objetivo de la experiencia: Marina de Guerra del Perú (Directo).</p>
Aspectos que aborda el desafío de innovación.	<p>Funciona según la política del Ministerio de Defensa, de la comandancia general de la marina de guerra del Perú y del fondo nacional de financiamiento de la actividad empresarial del Estado (FONAFE). Además, cuenta con tres centros de operaciones en Callao, Chimbote e Iquitos. Su centro principal está ubicado en el Callao, y es el único del país capaz de trabajar con embarcaciones de alto y bajo bordo, además de las unidades de la Marina de Guerra del Perú.</p> <p>Tiene un área de 300,000 mm<sup>2</sup>, diques y gradas de gran tamaño, y desarrolla proyectos de construcción de hasta 50,000 TPM, y reparaciones de diversas clases de embarcaciones de hasta 25,000 TPM. Cuenta con talleres equipados para la metalmecánica, así como un área especializada en sistemas electrónicos y de armas.</p>
Resultados alcanzados con la implementación de esta experiencia.	<p>Cuenta con talleres equipados para la metalmecánica, así como un área especializada en sistemas electrónicos y de armas.</p> <p>Se proyectan hacia el futuro con el Mejoramiento y la Ampliación del Arsenal Naval del Callao, una obra que implica el trabajo conjunto de varias especialidades, que se concreta en la construcción de un patio de transferencia, parqueaderos, muelles, un sistema sincro-elevador de naves y un hangar para brindar mejores servicios de mantenimiento y modernización de unidades submarinas.</p>
Dificultades encontradas.	<p>Subcontrata compañías en diversos rubros especializados mediante procesos de selección y las adjudicaciones se llevan conforme a la normatividad vigente como empresa público - privado, y se han presentado algunas denuncias sobre el incumplimiento de los trabajos encomendados a los que ha subcontratado.</p>

Fuente: Elaboración propia

### 3.2.6. SEMAN - Servicio de Mantenimiento de la FAP

SEMAN Perú es una empresa estatal que brinda mantenimiento aeronáutico a la FAP, así como de servicios especializados en pruebas no destructivas, fabricación de componentes estructurales, reparaciones, alteraciones, pintado y reparaciones de materiales compuestos avanzados.

Tabla 19. Servicio de Mantenimiento de la FAP

Elementos	Sub-elementos
SEMAN - Servicio de Mantenimiento de la FAP.	<p>SEMAN Perú es una de las compañías peruanas de mantenimiento con una amplia experiencia en el mantenimiento aeronáutico.</p> <p>Es una estación de reparación que ofrece un trabajo altamente eficiente, seguro y confiable, mediante personal certificado y talleres equipados, a partir de una filosofía de mejora continua para la satisfacción de las necesidades de sus clientes.</p>
Aspectos que aborda el desafío de innovación.	<p>Además del mantenimiento de aeronaves, también ofrecen servicios especializados en pruebas no destructivas, fabricación de componentes estructurales, reparaciones, alteraciones, pintado y reparaciones de materiales compuestos avanzados.</p> <p>Por estas razones, se convierte en una alternativa confiable y económica en el mercado aeronáutico.</p>
Resultados alcanzados con la implementación de esta experiencia.	<p>El servicio de mantenimiento de la FAP es considerado como el organismo de más alto nivel en reparación y mantenimiento de material aéreo, por lo tanto, cumple el rol más importante en el soporte técnico-logístico dentro de la constitución de la Fuerza Aérea.</p> <p>Goza de reconocimiento por ser el primer centro de reparaciones mayores de las aeronaves civiles y militares del Perú y del mundo.</p> <p>Además del mantenimiento de aeronaves, también ofrecen servicios especializados en pruebas no destructivas, fabricación de componentes estructurales, reparaciones, alteraciones, pintado y reparaciones de materiales compuestos avanzados.</p>
Dificultades encontradas.	No se encontró información relevante sobre dificultades encontradas.

Fuente: Elaboración propia

### 3.3. Concepto final de innovación

#### 3.3.1. Descripción del concepto final de innovación

La solución o idea ganadora se denominó “Talleres Móviles”, se ha observado que la solicitud de mantenimiento correctivo o preventivo de los vehículos policiales requiere más de dos meses para obtener una respuesta, sea esta positiva o no. Dicho procedimiento consiste en el requerimiento, mediante un oficio, del personal técnico de

la Región Policial Pasco, para la evaluación de los vehículos en mal estado o que necesiten mantenimiento, a esto se suma que se carece de personal bien capacitado en la materia debido a que los vehículos que adquirió la policía, son modernos y tecnología avanzada, luego con un informe emitido por la comisaría de Chaupimarca, interna el vehículo en la región policial de Pasco, en dicha región policial el personal técnico no está preparado para solucionar ya que son más empíricos, posterior a la evaluación, este pedido se eleva a la UE 010 – DIRTEPOL HUANCAYO, quien como Unidad Ejecutora, realiza la parte administrativa y administra el presupuesto para las dependencias que tiene a su cargo como son Pasco, Huancayo y Huancavelica, en el cual con nuestra propuesta de solución, no solo se beneficiará a los más de 26,791 habitantes de la jurisdicción que se ubican en los 4 sectores que requieren patrullaje sino también de ser necesario pudiera abarcar a toda la región policial de Pasco, dando énfasis a la comisaría de Chaupimarca.

El Taller Móvil beneficiará a las 29 comisarías de toda la Región Pasco. Esta será una furgoneta, cuyo equipamiento del vehículo, será completamente equipados con mobiliarios homologados, que permite un almacenamiento de herramientas y utillajes óptimo para agilizar tiempos de trabajo y optimizar el espacio interior del vehículo, contiene herramientas eléctricas, manuales, compresores y generadores u otra maquinaria necesaria para su actividad, además contaría con lo último de la tecnología en generación de energía para dotar a los vehículos de electricidad y aire comprimido aprovechando el propio motor de la furgoneta.

Con la implementación de un taller móvil, se puede realizar el mantenimiento preventivo, como son los afinamientos, cambios de filtros y aceite, regulación de luces y frenos, alineamiento y balanceo, rotación de llantas, reemplazos de empaquetadura de culata, de pastillas, de disco de embrague y de fajas de freno, reparaciones de los sistemas eléctrico y de enfriamiento, de la dirección y suspensión; también parte del mantenimiento correctivo, como es la reparación del sistema de transmisión, es decir, las principales funciones que realiza un taller físico, así como la implementación de teléfonos celulares, envíos manuales y automáticos de mensajes de texto o correos electrónicos con la información de la posición exacta del usuario, permitiendo comunicación con la comisaría. La creación de un grupo WhatsApp, para la comunicación rápida con las comisarías que requiere en servicio de taller móvil. Con respecto al personal o recursos humanos, que se encargará del taller móvil, será personal capacitados por la empresa proveedora del taller móvil, la misma que será bajo la contratación de servicios diversos, el cual se debe llevar a cabo mediante proceso de

selección establecido por la Ley de contrataciones del estado y su reglamento vigente, por un periodo no menor de 3 años con el fin de que asegure su funcionamiento y continuidad.

Además, se celebrarán convenios de cooperación con empresas privadas de este rubro de mantenimiento de vehículos, empresas reconocidas nacional o transnacionales, con calidad comprobada en el rubro, a fin de que puedan brindar el asesoramiento y capacitación de ser necesaria. Asimismo, en la celebración de convenios también se debe contar con el apoyo de la Municipalidad Provincial de Pasco, quienes desde ya apoyan al distrito, así como el MININTER para que no solo se implemente en nuestra jurisdicción si no que pueda replicarse en todas las regiones, y siempre con su aprobación, debido a que es esta institución, la cual se beneficiará reduciendo sus gastos de adquisición de patrulleros nuevos, y sobre todo brindando a la población el patrullaje que se espera.

Finalmente aprobar un Plan de mantenimiento preventivo y parte de correctivo a fin de que el taller móvil, cuente con protocolo de atención y establezca su cronograma atención para brindar dicha asistencia técnica y así lograr alargar la vida de dichos vehículos, por otro lado es importante que se utilice un aplicativo de sistema de trámite documentario, que cuente con firma electrónica (como por ejemplo el SGD de la PCM), a través del cual se solicite y notifique que se hará uso del servicio de taller móvil y/o las necesidades de materiales o herramientas que deba adquirirse con anticipación para los patrulleros, y así se reporten los casos de manera articulada, donde MININTER, PNP, MAGRO REGIÓN POLICIAL HUANCAYO, REGIÓN POLICIAL PASCO Y COMISARIA DE CHAUPIMARCA, coordinen las necesidades en tiempo real y se haga buen uso de los recursos asignados.

Tabla 20. Resumen de la propuesta de innovación.

Item	Contenido
¿Cómo se denomina?	Taller de mantenimiento móvil.
¿En qué consiste la solución?	<p>Consiste en implementar un taller móvil equipado con todo lo necesario y con las garantías para realizar los mantenimientos mecánicos y eléctricos de las unidades móviles de la policía nacional sin necesidad de moverlo de la comisaría en vehículo o donde se malogró el vehículo policial, añadiendo la comodidad y la reducción de tiempo en realizar un mantenimiento preventivo y correctivo. Este se conforma de 4 elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Cobertura:</b> Vehículo de mantenimiento móvil que estará preparado físicamente para recorrer las 29 comisarías asignadas a la Región Policial Pasco.</li> <li>• <b>Articulación:</b> PNP, Macro Región Policial Junín, Región Policial Pasco, Comisarías de la jurisdicción, además del personal policial capacitado, con implementos web como bitácora online, creación de grupo de WhatsApp para el reporte de incidencias, reporte de casos vía correo electrónico, implementación de un cronograma de atención donde se prevea atenciones preventivo, correctivo y emergencias.</li> <li>• <b>Equipamiento:</b> Suministros y equipamiento exclusivo para realizar el servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos policiales.</li> <li>• <b>Cronograma.</b></li> </ul>
¿Para quién es la solución?	Para la Policía Nacional del Perú - PNP, específicamente para la Macro Región Policial Junín, Región Policial Pasco, Comisaría de Chaupimarca.
¿Para qué es la solución?	Para que la Comisaría de Chaupimarca y las 29 comisarías que se encuentran a cargo de la Región Policial de Pasco cuenten con vehículos policiales en buen estado que les permita realizar su patrullaje diario en sus jurisdicciones y reducir la inseguridad ciudadana en la región.
¿Qué valor agrega a los usuarios respecto de los hoy existentes?	Actualmente la Comisaría de Chaupimarca y Región Policial Pasco, no cuentan con una maestranza propia y suelen tercerizar el mantenimiento preventivo y correctivo de sus vehículos policiales, lo cual puede tomar meses para que puedan ser atendidos y reparados.
¿Cuáles son las principales acciones del usuario?	La comisaria de Chaupimarca y la Región Policial Pasco, podrán reducir los tiempos de espera que conlleva el darles mantenimiento a sus vehículos policiales además de esto podrá controlar que todas sus jurisdicciones asignadas cuenten con patrullaje correspondiente.

---

**¿Cuáles son las principales acciones de la organización?**

La PNP, como ente que brinda seguridad a la población tiene como prioridad y reto que se cuente con sus vehículos policiales en buen estado y debe tener en consideración los siguientes puntos:

- Aprobación de que se implemente la propuesta de Taller de mantenimiento móvil en la provincia de Pasco.
- Cooperación de la institución en sus distintos niveles jerárquicos.
- Aportará en la reducción de flota inoperativa dentro de PNP, y permitirá aprovechar mucho más la vida útil de los activos adquiridos para la realización de patrullaje.
- Como parte del resultado, permitirá mantener información real y adecuada de los vehículos operativos, además de contar con vehículos para el cumplimiento de sus funciones.
- Además, se podrá ver el gasto real y ejecución presupuestal correspondiente exclusivamente al mantenimiento de vehículos policiales y que no se desvíen las partidas destinadas para tal fin.

---

Fuente: Elaboración Propia

Bajo esta línea, en la figura 23 se plantea el “Concepto Final de Innovación” está conformado por 04 componentes: (1) Cobertura: Vehículo de mantenimiento móvil que estará preparado físicamente para recorrer las 29 comisarías asignadas a la Región Policial Pasco, (2) Articulación: PNP, Macro Región Policial Junín, Región Policial Pasco, Comisarías de la jurisdicción, además del personal policial capacitado, con implementos web como bitácora on line, creación de grupo de WhatsApp para el reporte de incidencias, reporte de casos vía correo electrónico, implementación de un cronograma de atención donde se prevea atenciones preventivo, correctivo y emergencias, (3) Equipamiento: Suministros y equipamiento exclusivo para llevar a cabo el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos policiales, (4) Cronograma.





Figura 23. Concepto final de Innovación  
Fuente: Elaboración propia

### 3.3.2. Proceso de desarrollo del concepto final de innovación

Con esta etapa se inicia el diamante del área de la solución innovadora, área que tiene por objetivo central producir una nueva idea que elimine o mitigue el problema público identificado. Frente al desafío de innovación planteado en la etapa anterior, por ello se prioriza una lluvia de ideas nuevas, mediante la generación y priorización de nuevas ideas, posteriormente entre todas las nuevas ideas se selecciona, prioriza una idea como se muestran como las más efectivas.

#### a. Generación y Priorización de Nuevas Ideas

Tabla 21. Cuadro de Generación y Priorización de Nuevas Ideas

Denominación	Descripción	Fuente
Mejorar el proceso presupuestario a nivel de unidad ejecutora y unidades operativas.	Solicitar al ente correspondiente, la creación de una unidad ejecutora en la Región Policial de Pasco. Para que cuente con su propio presupuesto y pueda asumir sus costos de bienes y servicios.	Blanca
Convenio Cooperación entre la PNP y organismos internacionales en materia de Mantenimiento de vehículos.	Establecer convenios internacionales con los países más desarrollados para contar con mejora de procesos para el mantenimiento de los vehículos de la PNP.	Karen
Adquisición de equipos de mantenimiento (donaciones)	Las donaciones que se pudieran realizar de diferentes entidades públicas como privadas, para la implementación de nuestro taller mecánico.	Blanca
Convenio de Intercambio en prestación de servicios de mantenimiento entre la PNP, SIMA, SEMAN PERÚ – FAP y Cemablin.	Fortalecer mediante capacitaciones y actualizaciones al personal de la PNP, mediante el intercambio de experiencias en mantenimiento de vehículos, con las fuerzas armadas (SIMA, SEMAN y Cemablin del Ejército del Perú)	Karen
Convenio entre la Municipalidad Provincial de Pasco y la Comisaría de Chaupimarca	Este convenio tiene como fin optimizar el tiempo de respuesta para realizar los mantenimientos de los vehículos y motocicletas. Asegurando que los vehículos se encuentren operativos para el patrullaje.	Blanca Karen
Mejorar el proceso presupuestario a nivel de unidad ejecutora y unidades operativas.	Solicitar al ente correspondiente, la creación de una unidad ejecutora en la Región Policial de Pasco. Para que cuente con su propio presupuesto y pueda asumir sus costos de bienes y servicios.	Blanca
Alquiler de vehículos-renting	El alquiler de vehículos brinda muchos beneficios, así mismo incluye el seguro, mantenimiento, reposición cuando no estén operativos.	Carlos B. 2017 Blanca

Contratación de servicios por terceros (mediante proceso de selección)	La policía Nacional del Perú, en el año 2019, realizó la contratación de terceros para las regiones policiales de Lima y Callao, se adjudicó al consorcio American Autoparts Import S.A.C con un contrato de 15'284,773 soles, para la reparación de 500 vehículos patrulleros.	maquina -de-com bate.co m/blog/? p=61734 Blanca
Mantenimiento de vehículos a través de talleres particulares en cada Región policial	La contratación de talleres para el mantenimiento, se puede realizar en el mismo Distrito de la dependencia policial, para así disminuir la demora en mantenimientos.	Blanca
Talleres móviles	Con los talleres móviles que se implementaría en cada Región policial, el trabajo de mantenimiento se realizaría según la necesidad de las diferentes dependencias policiales de toda la Región.	PNP El Salvador Blanca
Programación mensual de mantenimiento preventivo	Actividades planificadas para ser realizadas a intervalos regulares de tiempo, antes de producirse el fallo y basadas en las características de evolución de las anomalías. La frecuencia de actuación es indicada por los fabricantes de los equipos, sin embargo, en ocasiones se necesita adaptarla a las condiciones específicas de operación.	Padilla Valdez, Cesar Leonida s. Blanca
Mantenimiento de oportunidad	Es una forma de realizar actividades de mantenimiento conocidas cuando se genera una oportunidad, así se usa el tiempo entre los periodos de pasos programados de los equipos o se aprovechan los tiempos muertos.	Padilla Valdez, Cesar Leonida s Blanca
Mantenimiento preventivo basado en la condición del vehículo	Se programan inspecciones, mediciones, monitoreo y diagnóstico, lo cual permite vigilar periódicamente los parámetros clave relacionados con las averías. Se efectúa a través de reparaciones o cambios estándares de componentes.	Padilla Valdez, Cesar Leonida s Blanca
Gestión del mantenimiento para una flota vehicular	Todos los procesos y componentes del sistema de mantenimiento deben ser adecuadamente diseñados y optimizados a partir de evaluaciones periódicas, para que este realice su función con eficiencia.	Padilla Valdez, Cesar Leonida s Blanca
Procedimiento técnico de evaluación mecánica	Permite realizar la inspección de los componentes y sistemas del vehículo, para establecer su condición y efectuar su mantenimiento preventivo según el requerimiento.	Javier Arias Bermeo Blanca
Reporte de revisión mecánica de automotores	La revisión diaria de motos y móviles tiene los siguientes objetivos: llevar un control de la entrega diaria de móviles y motos a los agentes que patrullan, examinar los componentes básicos y determinar los responsables de la mayor cantidad de daños en los equipos.	Javier Arias Bermeo Blanca

Creación de un grupo whatsapp	Con la creación de un grupo whatsapp servirá para las coordinaciones, entre los miembros de la PNP Chaupimarca, Región policial Pasco y la Macro Región Policial de Junín.	Autor
Mejora de procesos internos	Tiempo que dura en el proceso de atención para dar mantenimiento preventivo y correctivo de los patrulleros.	Karen
Previa a la adquisición, se debe realizar una adecuada Revisión y verificación de vehículos.	En el proceso de revisión y verificación de los vehículos, existen deficiencias porque no se encuentran adecuadamente preparados para el terreno en el cual patrullan.	Comercio, E. (2016, Jul 07).
Policías capacitados en mantenimiento de vehículos.	Para que se hagan cargo del mantenimiento preventivo y correctivo de los patrulleros.	Comercio (2016, Jul 07).
Maestranza No 1 de la PNP - Taller Propio.	Taller de mantenimiento que brindará atención mecánica preventiva a los 800 Patrulleros Inteligentes adquiridos recientemente. Destacó que la inversión para mejorar la maestranza se realizó para evitar el deterioro o la inoperatividad de los Patrulleros Inteligentes, y que con esta obra se hace tangible el fortalecimiento de la la Policía Nacional por parte del Gobierno.	<a href="https://www.mininter.gob.pe/">https://www.mininter.gob.pe/</a>
Creación de sistema de mantenimiento de vehículos PNP.	Propuesta de un sistema de mantenimiento de vehículos tipo el SIMA en la marina y SEMAN Perú - FAP y Cemablin del ejército.	<a href="https://maquina-de-combate.com/">https://maquina-de-combate.com/</a>

Fuente: Elaboración propia

## b. Agrupación de Ideas

En esta sección se agruparon las ideas, de manera que se pudieron visualizar soluciones posibles al desafío de innovación, mediante la incorporación de conceptos que complementan y fortalecen los ejes centrales de las ideas sistematizadas anteriormente.

### IDEA 1: ALQUILER DE VEHÍCULOS POLICIALES

Se requiere que la PNP alquile vehículos motorizados para que brinde el patrullaje en la jurisdicción del distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco. Esto nos brindará beneficios en el sentido que todo el proceso de mantenimiento preventivo y

correctivo, así como la compra de SOAT de los vehículos, y otros lo asume la empresa que ofrece el servicio, así como la reposición del vehículo que está inoperativo.

- Alquiler bajo la modalidad de renting.
- Gestión del mantenimiento para una flota vehicular.
- Encargue del mantenimiento preventivo y correctivo.

## **IDEA 2: MANTENIMIENTO MEDIANTE CONVENIOS CON ENTIDADES**

Los mantenimientos y reparaciones para los vehículos de la PNP, se darían mediante convenios de cooperaciones y donaciones de algunos organismos nacionales como internacionales o instituciones como Gobiernos locales, provinciales y Regionales.

- Convenio cooperación entre la PNP y organismos internacionales en materia de mantenimiento de vehículos.
- Adquisición de equipos de mantenimiento (donaciones)
- Convenio de Intercambio en prestación de servicios de mantenimiento entre la PNP, SIMA, SEMAN PERÚ - FAP y Cemablin.
- Convenio con la Comisaría de Chaupimarca

## **IDEA 3: Maestranza No 1 de la PNP - Taller Propio**

Taller de mantenimiento que permitirá brindar atención mecánica preventiva a los Patrulleros Inteligentes. La maestranza se realizó con la finalidad de evitar el deterioro o la inoperatividad de los Patrulleros Inteligentes, y con esta obra se hace tangible la decisión del fortalecimiento de la Policía Nacional por parte del Gobierno.

- Policías capacitados en mantenimiento de vehículos motorizados.
- Mejora de procesos internos, Tiempo que dura en el proceso de atención para dar mantenimiento preventivo y correctivo de los patrulleros.
- Creación de un grupo Whatsapp.
- Reporte de revisión mecánica de automotores.

#### IDEA 4: Talleres Móviles

Con los talleres móviles que se implementaría en cada Región policial, el trabajo de mantenimiento se realizaría según la necesidad de las diferentes dependencias policiales de toda la Región.

Esto llevaría a que se brinde el mantenimiento preventivo de los vehículos de forma periódica y el mantenimiento correctivo según la necesidad y sin necesidad de centralizarse en Lima, si no que este taller visite de acuerdo a un cronograma establecido cada Región policial y dependencias donde se encuentren los vehículos motorizados que necesiten asistencia.

- Creación de un grupo whatsapp.
- Policías capacitados en mantenimiento de vehículos.

#### c. Priorización de Ideas

Habiendo establecido las ideas amalgamadas, es pertinente realizar una priorización de los mismos, a través de los criterios de deseabilidad, factibilidad, viabilidad, impacto y disrupción. Con esta priorización determinaremos la idea con mayor valoración considerando los criterios mencionados, y que para el presente proyecto la idea ganadora fue el “Taller móvil” tal como se muestra en la tabla 23.

Tabla 22. Cuadro de Generación y Priorización de Nuevas Ideas

Ideas	Deseabilidad	Factibilidad	Viabilidad	Impacto	Disrupción	Resultados
Alquiler de Vehículos Policiales	1	1	0	1	1	4
Mantenimiento mediante convenios	1	1	0	1	0	3
Maestría N° de la PNP - Taller Propio.	1	1	0	1	1	4
Taller Móvil.	1	1	1	1	1	5

Fuente: Elaboración propia

#### d. Descripción del bosquejo del concepto

Para el desarrollo del bosquejo describiremos el concepto general de la propuesta de solución, el cual nos permita establecer y describir algunos parámetros generales, considerando los aspectos siguientes: 1) La denominación de la solución, y 2) Población beneficiada de la solución, 3) Descripción de la solución, y 4) Descripción del beneficio aportado; considerando el amalgamiento de las ideas generales plasmados líneas arriba, con ello la agrupación de ideas que obtuvo mayor puntuación (idea ganadora) en la matriz de priorización de grupo de ideas, fue la agrupación de ideas denominado “Taller móvil”.

Con la idea ganadora se proyecta describir, estructurar y diseñar un bosquejo bajo el siguiente concepto “Taller móvil para la Región policial de Pasco”, este concepto se traducirá de forma transversal en la implementación de un taller móvil, que busca mejorar estrategias y alternativas de solución de los mantenimientos y reparaciones de los vehículos y motocicletas de la comisaría de Chaupimarca y toda la Región Pasco. Para ello en la tabla 27 planteamos la descripción general teórica del bosquejo.

**Tabla 23. Cuadro de Descripción del Bosquejo del Concepto**

<b>Ítem</b>	<b>Contenido</b>
<b>Denominación de la solución</b>	Taller Móvil.
<b>Población beneficiada de la solución</b>	La comisaría del Distrito Chaupimarca, Provincia de Pasco y la población de dicha jurisdicción.

<b>Descripción de la solución</b>	<p>Alternativa de solución para los mantenimientos y reparaciones de los vehículos motorizados de la comisaría del Distrito de Chaupimarca, se contará con talleres móviles, que serán furgonetas especiales, cuyo equipamiento del vehículo furgón, serán equipadas con el mobiliario necesario, para solucionar cualquier tipo de problema que tenga el vehículo , completamente equipados con mobiliarios homologados, que permite un almacenamiento de herramientas y utillajes óptimo para agilizar tiempos de trabajo y optimizar el espacio interior del vehículo, contiene herramientas eléctricas , manuales, compresores y generadores y cualquier otra maquinaria necesaria para su actividad, además contaría con lo último de la tecnología en generación de energía para dotar a los vehículos de electricidad y aire comprimido aprovechando el propio motor de la furgoneta. Con la implementación de un taller móvil, se puede hacer desde un cambio de ruedas hasta un cambio de aceite, pasando por la revisión de las pastillas de freno, es decir las principales funciones que hace un taller físico. Así como la implementación de teléfonos celulares, para el envío automático o manual de mensajes de texto o correo electrónico, informando la posición exacta del usuario y permitiendo la comunicación permanente con la comisaría. También la creación de un grupo whatsapp, para la comunicación rápida con las comisarías que requiere en servicio de taller móvil.</p> <p>Con respecto al personal RRHH, este será capacitado y entrenado por la empresa tercerizadora del servicio.</p>
-----------------------------------	---

<b>Descripción breve del beneficio aportado</b>	<p>El taller móvil equipado con todo lo necesario y con las garantías para realizar los mantenimientos mecánicos y eléctricos de las unidades móviles de la policía nacional sin necesidad de moverlo de la comisaría en vehículo o donde se malogró el vehículo policial, añadiendo la comodidad y la reducción de tiempo en realizar un mantenimiento preventivo y correctivo.</p>
---	--

Fuente: Elaboración propia.

### 3.4. Prototipo final de la innovación

En esta etapa, se realizó el diseño de un prototipo con la mayor resolución posible. De este modo, se siguieron dos etapas: la descripción del prototipo final, y la elaboración del proceso de desarrollo del prototipo. En el primer paso se realiza la presentación del prototipo final, y en el segundo, se describe la forma en que se logró conformar.



### 3.4.1. Descripción del prototipo final

La composición del prototipo final de innovación se observa en la figura 27.



**Figura 24. Prototipo Final**

*Fuente: Elaboración propia*

A partir de la figura 24, es preciso que se describa cada uno de los componentes y elementos que conforman el “Taller de mantenimiento móvil” (Concepto Final de Innovación). Estos tres (04) principales componentes del modelo planteado son: a) Cobertura b) Articulación c) Equipamiento d) Cronograma, los que desarrollaremos con más detalle, a continuación:

### a) Cobertura

Este primer componente que es parte del “Taller de mantenimiento móvil”, consta de un camión o vehículo móvil el cual debe estar preparado para recorrer la geografía de la Región Pasco, de preferencia este vehículo que será el taller mecánico móvil debe tener llantas gruesas e idóneas para el asfalto, carretera en trocha y agreste, que tenga óptimas condiciones y cuente con un profesional a cargo en la conducción.

Asimismo, este vehículo debe tener espacio en su interior y diseñado para que el equipamiento e insumos que transportará lleguen y se mantengan en óptimo estado.

Este componente es importante dado que permitirá que el proyecto de innovación se ejecute, esta pieza es fundamental porque movilizará y proveerá de los insumos y herramientas necesarias, así como el recurso humano capacitado para brindar el mantenimiento a los vehículos policiales.

Este vehículo (furgoneta o pick ups) debe estar equipado con todo lo necesario para atender todo tipo de reparación mecánica básica, además debe ser de material de acero y amplio espacio para poder transportar equipamiento y herramientas.



**Figura 25. Características del Camión**  
Fuente: Canal de Youtube Valsat Equipment

Tabla 24. Características físicas del camión

Innovación	Función	Función específica	Características del camión
Camión	Preventivo	Lubricación, engrasado y limpieza realizada por el personal técnico de la institución.  Se realiza según el kilometraje/horas y por advertencia de los conductores y/o operadores.	Un taller móvil itinerante de estas características requiere una optimización profesional del espacio.  Se debe tener en cuenta el tamaño de las piezas y de los repuestos que se usarán de manera habitual. Debe contar con el espacio suficiente de acuerdo con el volumen de las piezas y herramientas.
	Correctivo programado	Diferentes actividades realizadas cuando se presentan las averías y ejecutadas casi en su totalidad.	El taller móvil requiere la capacidad suficiente para almacenar diversas piezas y herramientas apropiadas para ser colocadas o sustituidas.

Fuente: Elaboración propia

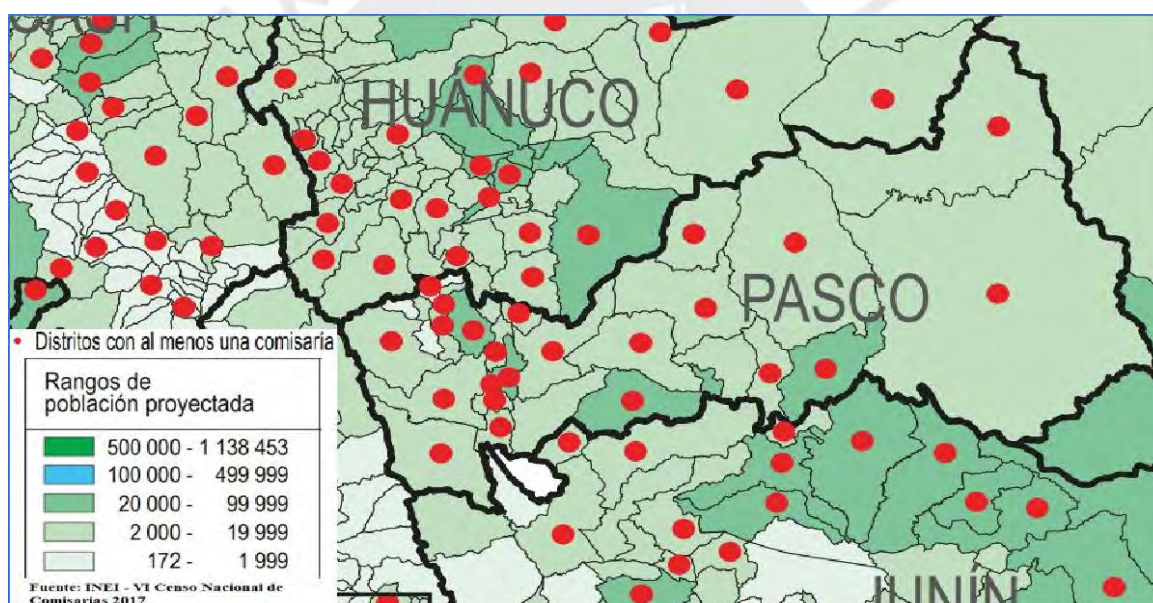


Figura 26. Cobertura y rutas del camión

Fuente: Elaboración propia

El mecanismo de contratación que se empleará para el Taller Móvil, será ejecutado por el MININTER y LA PNP, será mediante la contratación de servicios de terceros, el cual se llevará a cabo vía Proceso de Selección según lo establecido en la Ley de Contrataciones del Estado y su reglamento vigente, en su artículo 142 – Plazo de ejecución contractual, inciso 142.2 del reglamento, donde se estipula que los plazos de ejecución contractual sea hasta un máximo de tres (3) años, con la salvedad de que

existan leyes especiales o por la naturaleza de la prestación de servicios y se requiera de un plazo mayor al mismo, el cual nos asegurará la continuidad y funcionamiento de dicho servicio, además se encuentra establecido en el Cuadro Multianual de Necesidades aprobado mediante el Decreto Legislativo 1439 del Sistema Nacional de Abastecimiento y su reglamento, donde se establecen las disposiciones generales para asegurar que la cadena de abastecimiento público se ejecuten de manera eficiente y eficaz de la entidad por un periodo de tres (3) años.



**Tabla 25. Mapa de los distritos de Pasco con al menos una comisaría**

<b>COMISARÍAS DE LA PROVINCIA DE PASCO</b>				
<b>N°</b>	<b>MACRO REGIÓN</b>	<b>REGIÓN POLICIAL / FRENTE POLICIAL / COMANDO ÚNICO POLICIAL - DIRECCION POLICIAL</b>	<b>NOMBRE DEL DISTRITO</b>	<b>NOMBRE DE LA COMISARÍA</b>
1	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGIÓN POLICIAL PASCO	CHAUPIMARCA	<b>COMISARÍA CHAUPIMARCA</b>
2	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGIÓN POLICIAL PASCO	CHAUPIMARCA	<b>COMISARÍA LA ESPERANZA</b>
3	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGIÓN POLICIAL PASCO	HUACHON	<b>COMISARÍA HUACHON</b>
4	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGIÓN POLICIAL PASCO	HUARIACA	<b>COMISARÍA HUARIACA</b>
5	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGIÓN POLICIAL PASCO	HUAYLLAY	<b>COMISARÍA HUAYLLAY</b>
6	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGIÓN POLICIAL PASCO	HUAYLLAY	<b>COMISARÍA CPNP COCHAMARCA</b>
7	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGIÓN POLICIAL PASCO	PAUCARTAMBO	<b>COMISARÍA PAUCARTAMBO</b>
8	DIRECCION DE TRANSITO TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL	DIRECCION DE TRANSITO TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL	PAUCARTAMBO	<b>COMISARÍA DE PROTECCIÓN DE CARRETERAS PAUCARTAMBO</b>
9	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGIÓN POLICIAL PASCO	SAN FRANCISCO DE ASIS DE YARUSYACAN	<b>COMISARÍA SAN FRANCISCO DE ASÍS YARUSYACAN</b>
10	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	TICLACAYAN	<b>COMISARÍA TICLACAYAN CHICRIN</b>
11	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	TICLACAYAN	<b>COMISARIA TICLACAYAN</b>
12	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	TINYAHUARCO	<b>COMISARIA SECTORIAL COLQUIJIRCA TINYAHUARCO</b>
13	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	YANACANCHA	<b>COMISARIA YANACANCHA</b>
14	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	YANACANCHA	<b>COMISARIA LA QUINUA</b>

15	DIRECCION DE TRANSITO TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL	DIRECCION DE TRANSITO TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL	YANACANCHA	<b>COMISARIA DE PROTECCION DE CARRETERAS LA QUINUA</b>
16	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	YANACANCHA	<b>COMISARIA DE FAMILIA</b>
17	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	YANAHUANCA	<b>COMISARIA SECTORIAL DANIEL CARRION YANAHUANCA</b>
18	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	CHACAYAN	<b>COMISARIA CHACAYAN</b>
19	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	GOYLLARISQUIZ GA	<b>COMISARIA PNP GOYLLARISQUISGA</b>
20	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	PAUCAR	<b>COMISARIA PAUCAR</b>
21	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	SANTA ANA DE TUSI	<b>COMISARÍA SANTA ANA DE TUSI</b>
26	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	CIUDAD CONSTITUCION	<b>COMISARIA CIUDAD CONSTITUCIÓN</b>
27	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	PUERTO BERMUDEZ	<b>COMISARIA PUERTO BERMUDEZ</b>
28	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	ISCOZACIN	<b>COMISARIA ISCOZACIN</b>
29	JUNIN-PASCO-HUANCAVELICA (VI)	REGION POLICIAL PASCO	ISCOZACIN	<b>COMISARIA POZUZO</b>

Fuente: INEN – IV Censo de Comisarías 2017 de Pasco. Elaboración: Propia.

## b) Articulación

El segundo componente del “Taller de mantenimiento móvil”, es fundamental para que el proyecto de innovación pueda ser efectuado, este consta de articular a los siguientes actores como son: La Policía Nacional de Perú, quien cuenta como órgano desconcentrado como es la Macro Región Policial Junín y este a su vez a cargo de la Región Policial Pasco, quien cuenta con 29 Comisarías distritales a cargo entre ellas la comisaría del distrito de Chaupimarca quienes vendrían a ser los beneficiados de este propuesta innovación.

Asimismo se contará con el personal técnico capacitado especializado en mecánica automotriz por parte de la empresa prestadora de servicios, además se integrará con elementos web como “bitácora online, creación de grupo de WhatsApp a fin de que se reporten incidentes en tiempo real y se tome de conocimiento de forma rápida, portal web donde se envíen los casos vía correo electrónico para las solicitudes a atender, además de implementación de un cronograma de atención donde se prevea atenciones de mantenimiento preventivo, correctivo y emergencias que puedan surgir de forma imprevisto. En la tabla 22 se mencionan los puestos de trabajo vinculados a las unidades de competencia, se describen las unidades de competencia 1, 2 y 3, y cada una de ellas contempla detalladamente las funciones.

Tabla 26. Cuadro de Perfiles de Puestos

<b>Unidad de Competencia (U.C)</b>	<b>Puestos de trabajo vinculados a las unidades de competencia.</b>
U.C.1: Apoyar en la organización del área de trabajo y en el mantenimiento preventivo y correctivo de motores de combustión interna, de acuerdo con los procedimientos de la empresa, especificaciones técnicas del fabricante y la normativa vigente.	Ayudante de mecánica automotriz
U.C.2: Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo del motor de ciclo otto, de acuerdo con las especificaciones técnicas del fabricante y la normativa vigente.	Mecánico automotriz en motores otto.
U.C. 3: Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo del motor de ciclo diésel, considerando las especificaciones técnicas del fabricante y la normativa vigente.	Mecánico automotriz en motores diésel.

Fuente: Elaboración Propia.

### c) Cronograma

#### ✓ Programación del mantenimiento

Es el proceso mediante el cual se definen etapas para el mantenimiento planeado, asignando una secuencia de ejecución de los mantenimientos, así como las prioridades de las actividades de mantenimiento, estableciendo las prioridades con relación a su urgencia.

#### ✓ Formatos de Control de Mantenimiento Preventivo Trimestral

Este formato se ha elaborado con la finalidad que sirva para el control del mantenimiento preventivo de forma trimestral que se brindará a los vehículos y motocicletas. La misma que cuenta con dos modelos:

- Formato para Vehículos donde se deberá registrar la placa de los vehículos que se dará atención, las fechas de los mantenimientos en este caso serían 3 fechas, nombre del conductor asignado al vehículo y algunas observaciones que hubiera.

Formatos de control de Mantenimientos de Vehículos o Motocicletas								
A. FORMATO VEHICULOS								
CONTROL DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE VEHICULOS AÑO 2020								
PLACA	1° MNTTO. 2015	FECHA	2° MNTTO. 2015	FECHA	3° MNTTO. 2015	FECHA	MOTORISTA ASIGNADO	OBSERVACIONES
PL 22037								
PL 15434								
B. FORMATO MOTOCICLETA								
CONTROL DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE VEHICULOS AÑO 2020								
PLACA	1° MNTTO. 2015	FECHA	2° MNTTO. 2015	FECHA	3° MNTTO. 2015	FECHA	MOTORISTA ASIGNADO	OBSERVACIONES
PL 7807								
PL 14153								

Figura 27. Formatos de control de mantenimiento de vehículos o motocicletas

Fuentes: Elaboración propia



✓ **Sistema de prioridades**

**Tabla 27. Cuadro de Periodo de Tiempo – Prioridades**

<b>Prioridad</b>	<b>Plazo para la realización del trabajo</b>
Urgente	24 horas
Normal	Una semana
Programado	Según programación del mantenimiento

Fuente: Elaboración Propia.

✓ **Niveles de intervención del mantenimiento**

En la tabla 28, se describen los niveles de intervención para los mantenimientos preventivos y parte del mantenimiento correctivo, por ello se clasificó en niveles desde el nivel 1, nivel 2 y nivel 3, donde se detalla todas actividades a desarrollarse en cada nivel.

**Tabla 28. Cuadro de Nivel de Intervención**

<b>Nivel de intervención</b>	<b>Actividades que ejecuta</b>
primer nivel "N1"	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Actividades básicas de mantenimiento preventivo.</li> <li>-inspección de niveles de fluidos y reposición, de ser requerido.</li> <li>-inspección para la localización de fugas.</li> <li>-supervisión de los parámetros de buen funcionamiento de la unidad, a través de los indicadores del tablero.</li> <li>-lubricación y engrase</li> <li>-acondicionamiento y limpieza interna y externa de la unidad, así como limpieza externa de algunos sistemas.</li> <li>-Acciones correctivas sencillas.</li> </ul>
segundo nivel "N2"	<ul style="list-style-type: none"> <li>-la mayor parte de actividades de mantenimiento preventivo sistemático recomendadas por el fabricante</li> <li>-verificaciones e inspecciones sistemáticas</li> <li>-ajustes y comprobaciones</li> <li>-localización, diagnóstico y reparación de posibles averías</li> </ul>

---

	-Actividades que requieren el uso de equipos de mecánica industrial.
--	--

---

tercer nivel "N3"	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Acciones correctivas o preventivas que requieren capacitación especializada.</li> <li>-Localización, diagnóstico y reparación de las averías más complejas.</li> <li>-Revisión o reparación general de los sistemas mecánicos, eléctricos y electrónicos de las unidades.</li> <li>-Comprobación, diagnóstico y regulación de los sistemas automotrices mediante equipos y herramientas especiales.</li> <li>-Actividades de mantenimiento modificativo.</li> <li>-Gestión del mantenimiento automotriz.</li> </ul>
-------------------	---

---

Fuente: Elaboración propia.

#### **d) Herramientas e insumos (repuestos) del camión**

Las características físicas del camión itinerante, contará con un taller equipado con todo lo necesario y con las garantías para realizar los mantenimientos preventivos y parte del mantenimiento correctivo tanto mecánicos y eléctricos de las unidades móviles de la policía nacional del Perú, de todo el ámbito de la Región policial Pasco, sin necesidad de moverlo el vehículo que se encuentra en desperfecto o de manera preventiva desde la comisaría o donde se encuentre con desperfectos.

#### **3.4.2. Proceso de desarrollo del prototipo final de innovación**

En esta etapa y luego de haber revisado el desafío de innovación, donde surgieron ideas, por haberse evidenciado efectividad frente al desafío propuesto, los que luego se transformaron en conceptos, validando la idea y con ello la priorización se seleccionó la idea 4: Taller Móvil. El concepto desarrollado en el bosquejo, se transformó en la arquitectura del prototipo inicial de acuerdo al siguiente detalle:

Para los mantenimientos y reparaciones de los vehículos motorizados de la comisaría del Distrito de Chaupimarca y la Región Policial Pasco, se contará con un taller móvil, que serán furgonetas especiales, cuyo equipamiento será con mobiliario homologado que permite el almacenamiento de herramientas y utillajes óptimo para agilizar los tiempos de trabajo, en su interior contará con algunas de estas

características como son: organizadores, paneles, correas, ganchos, bancos de trabajo, cajoneras, estanterías, repisas abatibles, cajas, contenedores, maquinarias, generadores y comprensos que solucionarán cualquier tipo de problema que tenga el vehículo además contaría con lo último de la tecnología en generación de energía para dotar a los vehículos de electricidad y aire comprimido aprovechando el propio motor de la furgoneta. Asimismo, deberá contar con equipos de limpieza, desinfección y protección exigidos de acuerdo a la norma sanitaria vigente del país.  
(Valzat equipamientos.com)

Así como la implementación de teléfonos celulares, envío automático y manual de mensajes de texto o correo electrónico, informando la posición exacta del usuario y permitiendo una comunicación permanente con la comisaría. También la creación de un grupo whatsapp, para la comunicación rápida con las comisarías que requiere en servicio de taller móvil. De modo tal que las dependencias policiales de la Región policial Pasco se encuentren conectadas con el Taller Móvil, para que se brinde la asistencia técnica de forma rápida y eficiente.

Con respecto al testeo del prototipo del Taller Móvil realizado a los diferentes entrevistados de la PNP – Comisaría Chaupimarca, DIRTEPOL Huancayo, Región Policial Pasco y otros especialistas externos, se obtuvieron comentarios validos que permitieron validar nuestra propuesta del prototipo. Esto se realizó en función a la reducida cobertura del servicio policial, que se presenta en el distrito de Chaupimarca por el deficiente proceso en la realización del mantenimiento a los vehículos motorizados de la jurisdicción. Obteniendo la siguiente información por parte de los entrevistados a las preguntas realizadas según detalle:

**PREGUNTA 1: ¿Considera de utilidad la propuesta de Innovación (prototipo) del Taller Móvil?**

**Respuesta:** De acuerdo a los entrevistados de la PNP y MININTER, estos coincidieron en que la propuesta de taller móvil, mejoraría enormemente el proceso de mantenimiento a los vehículos policiales en todo el país.

En el marco de las entrevistas obtenidas, optamos por mantener la estructura del prototipo final, dado que responde al desafío de innovación planteado y al problema identificado.

**PREGUNTA 2: ¿Cómo se podría optimizar el proceso de mantenimiento preventivo y correctivo en el caso de las comisarías?**

**Respuesta:** Con el proyecto de innovación que ustedes vienen desarrollando me parece bien, con ellos se mejoraría enormemente los procesos de mantenimientos en todo el país.

**PREGUNTA 3: ¿De acuerdo a su experiencia considera que nuestro proyecto de innovación es mejor tercerizarlo o realizar como un proyecto de inversión pública?**

**Respuesta:** Los proyectos de inversión demoran mucho en ejecutarse, el proyecto de innovación que ustedes pretenden es muy bueno mediante este proyecto, yo así me aseguro que el servicio va llegar en el momento oportuno y a cada comisaría o unidades policiales, es mejor licitar estos mantenimientos por Regiones, si el monto no es muy elevado puede ser por servicios por terceros y si pasa las 8 UIT, allí si tendría que ser una licitación.

**PREGUNTA 4: ¿De acuerdo a su experiencia, considera viable nuestra propuesta del proyecto de innovación de Taller Móvil?**

**Respuesta:** Si, definitivamente el proyecto que presentan ustedes me parece muy interesante con ello mejoraría las causas del deficiente patrullaje, ya que los mantenimientos y reparaciones se darían más rápidos obviando los procesos burocráticos y engorrosos.

**PREGUNTA 5: ¿Qué debemos considerar para calcular el costo del proyecto? ¿Quién podría correr con su financiamiento?**

**Respuesta:** Se debería calcular en base a las marcas de los vehículos que hay en esa Región. Calcular en base del recorrido por kilometraje, por ejemplo, el mantenimiento cada 5,000 de recorrido entre otras.

Finalmente, de acuerdo a las entrevistas realizadas a los expertos, se puede decir que el prototipo del diseño del Taller Móvil, es viable toda vez que se encuentran detallados en la Matriz de mejoras en la validación del prototipo final (anexo 4).

## **CAPÍTULO 4: ANÁLISIS DE DESEABILIDAD, FACTIBILIDAD Y VIABILIDAD DEL PROTOTIPO FINAL DE INNOVACIÓN**

En el desarrollo de este capítulo realizaremos el análisis de deseabilidad, que se basaría en el deficiente procedimiento para realizar los mantenimientos y reparaciones de los vehículos, el análisis de factibilidad, que se basa en lo que la organización puede realizar y que técnicamente es posible, y el análisis de la viabilidad, el cual deberá realizarse un análisis de que económicamente es sostenible por el Mininter.

### **4.1. Análisis de deseabilidad**

En este análisis, se busca que el prototipo sea adherible al Mininter, para ello, debemos considerar que el prototipo de innovación “Taller móvil”, resultaría muy favorable en el desarrollo y mejora de las estrategias y procedimientos de los mantenimientos preventivos y parte del mantenimiento correcto de los vehículos y motocicletas, pasaría de unos procedimientos mal estructurados, directiva desfasada, a un procedimiento de mantenimiento de inmediato en la atención de vehículos para realizar los mantenimientos y reparaciones. Es una necesidad primordial en la institución mencionada, que realice esta implementación del prototipo propuesto, representa una mejora sustancial y estratégica en el desarrollo y la ejecución de estrategias y acciones de fiscalización superando el deficiente procedimiento para realizar los mantenimientos. Así mismo, en el grupo de entrevistados manifiestan de forma unánime que es importante contar con un taller móvil que agilice los procedimientos de mantenimientos y reparaciones.

Por otro lado, en la entrevista realizada a algunos de los comisarios de las comisarías distritales, manifiesta que las implementaciones de un taller móvil, sería un acierto positivo para la institución, esto considerando la implementación del modelo de gestión basado en procesos, este contribuiría en la misión de esta institución que es el de efectuar y agilizar los procedimientos y demora en los mantenimientos preventivos y correctivos.

En la tabla 29, se menciona el cuadro de actores involucrados, Dirtepol Junín como actor se considera a favor, ya que disminuye el trabajo de mantenimiento de los vehículos que son trasladados de Pasco a Huancayo, como también se evita la certificación presupuestal para los mantenimientos a cada momento y muchas veces sin

presupuesto para mantenimiento. La comisaría de Chaupimarca, muestra su posición a favor ya que ellos serían los directos beneficiados en tener operativos sus vehículos y motocicletas para así atender con el patrullaje de las cuatro zonas según el mapa de riesgos. La Región Policial de Pasco, muestra su posición a favor ya que ellos se beneficiarán teniendo cubierta el patrullaje en toda la Región Pasco, que son un total 28 comisarías. El Mininter, se beneficiaría replicando esta iniciativa en otras provincias y Regiones policiales y además la percepción de inseguridad ciudadana reduciría.

Los talleres particulares, que vienen prestando en la actualidad el servicio de mantenimiento preventivo incompleto, son los que no se encuentran a favor ya que al implementar el taller móvil significa perder clientes.

**Tabla 29. Cuadro de Actores involucrados**

<b>Actor</b>	<b>Influencia</b>	<b>Posición</b>	<b>Estrategia para que cambie de posición. Para que esté a favor</b>
Dirtepol Junín	Directa	A favor	Con este proyecto disminuye el trabajo de mantenimientos en la Dirtepol Junín.
Comisaría Chaupimarca	Directa	A favor	Se beneficiará en tener operativos sus vehículos y motocicletas. Se encontrarán atendidas las 4 zonas de la jurisdicción.
Región policial Pasco	Directa	A favor	Se beneficia teniendo cubierta el patrullaje en la Región incluidas las 29 comisarías
Mininter	Directa	A favor	Se beneficiaría replicando esta iniciativa en otras provincias y además la percepción de inseguridad se reduciría.
Policías	Directa	A favor	No tendrían inconvenientes y desperfectos con sus vehículos y les permitirá patrullar y cumplir su trabajo.
Ciudadanos del distrito de Chaupimarca	Indirecto	A favor	Percibirán seguridad en su Región.
Talleres particulares	Indirecto	en contra	Serían los perjudicados dado que ellos eran los que proveían del servicio de mantenimiento preventivo y parte de correctivo hacia los vehículos de la PNP.

Fuente: Elaboración propia

## 4.2. Análisis de factibilidad

En este análisis, manifestaremos la factibilidad de la implementación del prototipo: “taller móvil”, basado en procesos. Para la factibilidad es importante poner de conocimiento que la Policía Nacional como institución encargada patrullar, poniendo énfasis en las zonas de riesgo, para disminuir la inseguridad ciudadana, cuenta con la DIRECTIVA N° 56-95-DGPNP-DIRLOG-DIVMAN, la cual no ha sido actualizada desde el año 1995, lo que impide para un mejor procedimiento de mantenimientos y reparaciones, pero con la implementación del taller móvil muestra condiciones para la implementación de este modelo de gestión basado en procesos integrado por los componentes de procesos.

Con lo mostrado en las tablas anteriores se estaría asegurando la sostenibilidad del proyecto, al menos por las 29 comisarías que integran en el proyecto para el funcionamiento del taller móvil.

**Tabla 30. Articulación de OEI Tipo I a nivel PESEM MININTER, PEI MININTER Y PEI PNP 2017 – 2021**

Objetivo Estratégico Sectorial PESEM 2016 – 2021.		Objetivo Estratégico Institucional PEI MININTER 2017 -2019.		Objetivo Estratégico Institucional PNP. PE PNP 2018 - 2021	
OES 1	Reducir la percepción de inseguridad ciudadana.	OEI 1	Reducir la inseguridad ciudadana a favor de la población en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana	OEI 1.1	Consolidar la participación para prevenir y afrontar la inseguridad ciudadana.
				OEI 1.2	Combatir la delincuencia común por delitos y faltas contra el patrimonio.
				OEI 1.3	Reducir la incidencia de los delitos contra la vida, el cuerpo, la salud y otros.

Fuente: Plan Estratégico Institucional de la PNP 2018 – 2021, a partir del PESEM 2016 – 2021 Actualizado y el PEI MININTER 2016 - 2019

Con lo mostrado en la tabla 30 donde se muestran los objetivos estratégicos sectorial e institucional del MININTER y su articulación con la PNP, se estaría asegurando la sostenibilidad del proyecto de innovación mediante la contratación por terceros, dado que se encuentra en el marco de su Plan estratégico institucional.

Las acciones estratégicas institucionales (AEI), son la consecución de los OEI ya que implementan su estrategia concretándose en bienes o servicios entregados por la entidad a la población usuaria, de acuerdo a sus competencias y funciones. Como acciones estratégicas institucionales de la PNP, tenemos el servicio integral de patrullaje a nivel Nacional, Regional y Local. Así como la asistencia técnica en seguridad

ciudadana a los comités regionales. Ejecución de operativos y mega operativos integrales para reducir la inseguridad ciudadana. Reforzar las capacidades de preparación y respuesta del personal de las dependencias policiales para atender oportunamente al conocimiento de un hecho delictivo (PNP, 2017, pág. 81).

#### 4.3. Análisis de viabilidad

El proyecto de innovación que consiste en la implementación de “Taller de mantenimiento móvil”, se encuentra enmarcado dentro del Pliego 007: Ministerio de Interior, quien tiene como UE 00034: VIII DIRECCION TERRITORIAL DE POLICIA – HUANCAYO, quien para el año 2020 tiene un POI MODIFICADO (en ejecución) de S/ 25'735,233.00 soles, quien a su vez tiene que distribuir a sus tres Regiones Policiales asignadas, como son: Región Policial Huancavelica con S/ 4'075,079.00 soles, Región Policial Junín con S/ 16'860,194.00 soles, la Región Policial de Pasco con S/ 3'079,751.00 soles, y la UE Huancayo (administrativo) con S/. 1'720,209.00 soles, que puedan solventar sus necesidades programadas de bienes y servicios para el periodo 2020.

PERÚ		Presidencia del Consejo de Ministros		Centro Nacional de Planeamiento Estratégico				
<b>Consulta : CEPLAN</b>								
Fecha de la Consulta: 24-noviembre-2020								
Año de Ejecución: 2020								
Incluye: Actividades y Proyectos								
TOTAL	114,903,688,845	177,367,859,707	132,258,137,785	215,479,589,242	177,230,195,348	144,677,146,708	67.1	64.8
Nivel de Gobierno E: GOBIERNO NACIONAL	83,430,619,049	124,582,104,147	92,630,157,104	133,143,615,395	120,228,514,086	96,465,095,555	72.5	67
Sector 07: INTERIOR	5,000,777,925	10,646,442,174	10,540,706,073	12,201,980,768	13,557,574,167	10,317,835,457	84.6	47
Pliego 007: M. DEL INTERIOR	4,941,791,715	10,417,755,340	10,313,633,658	11,944,368,605	13,298,863,584	10,164,904,902	85.1	47.4
Unidad Ejecutora 000034: VIII DIRECCION TERRITORIAL DE POLICIA - HUANCAYO	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104
Departamento 12: JUNIN	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104
Provincia 1201: HUANCAYO	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104
Centro de Costo	POI Aprobado	PIA	POI Modificado consistente con el PIA	PIM	POI Modificado (En ejecución)	Devengado	Ejec. %	POI/PIA %
LA UE HUANCAYO	1,440,232	0	1,501,502	0	1,720,209	0	0	0
34-01.02: REGIÓN POLICIAL HUANCVELICA	3,267,835	0	3,528,903	0	4,075,079	0	0	0
34-01.03: REGIÓN POLICIAL JUNIN	12,188,137	0	11,576,483	0	16,860,194	0	0	0
34-01.04: REGIÓN POLICIAL PASCO	3,098,851	0	2,626,484	0	3,079,751	0	0	0

**Figura 28. Objetivos Estratégicos Institucionales Vs Presupuesto Institucional Modificado al 23/11/2020 (PIM)**  
Fuente: CEPLAN 2020

Asimismo, de acuerdo a la consulta del CEPLAN para el año 2020, la UE 00034: Región Policial Pasco cuenta con la Categoría Presupuestal 0030: REDUCCION DE DELITOS Y FALTAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD CIUDADANA, según su POI Modificado consistente con el PIA es de S/ 2'208,811 soles.



PERÚ		Presidencia del Consejo de Ministros		Centro Nacional de Planeamiento Estratégico					
<b>Consulta : CEPLAN</b>									
Fecha de la Consulta: 24-noviembre-2020									
<b>Año de Ejecución: 2020</b>									
<b>Incluye: Actividades y Proyectos</b>									
TOTAL	114,903,688,845	177,367,859,707	132,258,137,785	215,479,589,242	177,230,195,348	144,677,146,708	67.1	64.8	
Nivel de Gobierno E: GOBIERNO NACIONAL	83,430,619,049	124,582,104,147	92,630,157,104	133,143,615,395	120,228,514,086	96,465,095,555	72.5	67	
Sector 07: INTERIOR	5,000,777,925	10,646,442,174	10,540,706,073	12,201,980,768	13,557,574,167	10,317,835,457	84.6	47	
Pliego 007: M. DEL INTERIOR	4,941,791,715	10,417,755,340	10,313,633,658	11,944,368,605	13,298,863,584	10,164,904,902	85.1	47.4	
Unidad Ejecutora 000034: VIII DIRECCION TERRITORIAL DE POLICIA - HUANCAYO	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104	
Departamento 12: JUNIN	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104	
Provincia 1201: HUANCAYO	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104	
Centro de Costo 34-0104: REGIÓN POLICIAL PASCO	3,098,851	0	2,626,484	0	3,079,751	0	0	0	
<b>Categoría Presupuestal</b>	<b>POI Aprobado</b>	<b>PIA</b>	<b>POI Modificado consistente con el</b>	<b>PIM</b>	<b>POI Modificado (En ejecución)</b>	<b>Devengado</b>	<b>Ejec. %</b>	<b>POI/PIA %</b>	
0030: REDUCCION DE DELITOS Y FALTAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD CIUDADANA	2,534,351		2,208,811		2,556,959				

**Figura 29. Categoría Presupuestal PPR 0030 vs POI Modificado (en ejecución)**

Fuente: CEPLAN 2020

La figura 30 muestra el presupuesto asignado para la acción estratégica institucional del año fiscal 2020, AEI.01.01 – 007: SERVICIO DE PATRULLAJE INTEGRAL A LA POBLACIÓN A NIVEL NACIONAL, con una asignación de S/ 517,850.00 en su POI Modificado consistente con el PIA. La mencionada acción estratégica institucional de la PNP está relacionada al proyecto de innovación.

PERÚ		Presidencia del Consejo de Ministros		Centro Nacional de Planeamiento Estratégico					
<b>Consulta : CEPLAN</b>									
Fecha de la Consulta: 24-noviembre-2020									
<b>Año de Ejecución: 2020</b>									
<b>Incluye: Actividades y Proyectos</b>									
TOTAL	114,903,688,845	177,367,859,707	132,258,137,785	215,479,589,242	177,230,195,348	144,677,146,708	67.1	64.8	
Nivel de Gobierno E: GOBIERNO NACIONAL	83,430,619,049	124,582,104,147	92,630,157,104	133,143,615,395	120,228,514,086	96,465,095,555	72.5	67	
Sector 07: INTERIOR	5,000,777,925	10,646,442,174	10,540,706,073	12,201,980,768	13,557,574,167	10,317,835,457	84.6	47	
Pliego 007: M. DEL INTERIOR	4,941,791,715	10,417,755,340	10,313,633,658	11,944,368,605	13,298,863,584	10,164,904,902	85.1	47.4	
Unidad Ejecutora 000034: VIII DIRECCION TERRITORIAL DE POLICIA - HUANCAYO	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104	
Departamento 12: JUNIN	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104	
Provincia 1201: HUANCAYO	19,995,055	19,233,372	19,233,372	22,971,209	25,735,233	17,463,078	76	104	
Centro de Costo 34-0104: REGIÓN POLICIAL PASCO	3,098,851	0	2,626,484	0	3,079,751	0	0	0	
Categoría Presupuestal 0030: REDUCCION DE DELITOS Y FALTAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD CIUDADANA	2,534,351		2,208,811		2,556,959				
Actividad Operativa ACI00003400041-007: EJECUCIÓN DE PATRULLAJE POLICIAL POR SECTOR	654,237	0	517,850	0	541,319		0	0	0
Objetivos Estratégicos OEI.01-007: REDUCIR LA INSEGURIDAD CIUDADANA A FAVOR DE LA POBLACIÓN EN EL MARCO DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA	654,237	0	517,850	0	541,319		0	0	0
<b>Acciones Estratégicas Institucionales</b>	<b>POI Aprobado</b>	<b>PIA</b>	<b>POI Modificado consistente con el</b>	<b>PIM</b>	<b>POI Modificado (En ejecución)</b>	<b>Devengado</b>	<b>Ejec. %</b>	<b>POI/PIA %</b>	
AEI.01.01-007: SERVICIO DE PATRULLAJE INTEGRAL A LA POBLACIÓN A NIVEL NACIONAL.	654,237	0	517,850	0	541,319		0	0	0

**Figura 30. Acciones Estratégicas Institucionales vs Presupuesto Institucional Modificado (PIM y su ejecución al 23/11/2020)**

Fuente: CEPLAN 2020

#### 4.3.1. Costeo del proyecto

El método de costeo aplicado para el presente proyecto de Innovación “Taller de mantenimiento móvil”, se aplicó teniendo en cuenta lo siguiente.

El costo marginal es un indicador del aumento en el costo total cuando se incrementa en una unidad el nivel de producción, y se utiliza para definir la cantidad de producción y los precios de los productos en las instituciones. Es el tipo de costo asumido cuando se inicia la producción de una unidad adicional.<sup>3</sup>

El costo unitario, del presente proyecto se calculará teniendo en cuenta la suma de costos fijos y variables, divididos por la cantidad de bienes producidos<sup>4</sup>

**Tabla 31. Cuadro de Costos de Implementación**

<b>COSTOS DE IMPLEMENTACIÓN</b>		
CAMION FURGON	Fiat escudo 2.0 MJT I2h2 furgón largo y alto taller 130 CV, 6 velocidades, aire acondicionado, control de velocidad, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, radio con bluetooth y mandos al volante, armarios y cajoneras todo homologado, faros antiniebla, airbag, abs, etc*	\$10,000 a \$15,000 Dólares Americanos. S/ 55,500.00 aprox.
HERRAMIENTAS Y REPUESTOS	Para mantenimiento correctivo + plus correctivo	S/ 15,000 aprox.
CRONOGRAMA PREVENTIVO Y CORRECTIVO	Elaboración de Cronograma de atención que priorice y asegure el cumplimiento de las actividades programadas y que se ejecuten en relación a su urgencia.	S/ 5,500.00 aprox.
RUTAS O VÍAS A TRANSITAR	29 comisarías que están a cargo de la región policial pasco (km recorridos x cada 30 galones consumidos.)	S/ 41.00 – 4 veces al mes (Región Policial Pasco a Chaupimarca) aprox.
BITÁCORA VIRTUAL	Base de datos donde se encontrará, para cada vehículo, la información relacionada con: mantenimiento preventivo y correctivo, reposiciones de accesorios, pérdidas, cambios de repuestos, dotación de combustible, registro y datos del conductor que realiza la comisión, kilómetros recorridos, destino u otra información relevante para el control del vehículo.	S/ 5,500.00 aprox.
PERSONAL (Tercerizado)	01 mecánicos (mensual) 01 ayudantes de mecánicos (mensual) 01 oficinista (anual)	S/ 3,500.00 aprox. S/ 1,800.00 aprox. S/ 1,800.00 aprox.
INSUMOS PARA EL TALLER Y PERSONAL	Kit de mantenimiento y kit de correctivo, Plan de implementación de COvid-19, EPP.	S/ 8,000.00 aprox.
Equipos de comunicación y útiles de oficina	Laptop, celular, internet, teléfonos y otros útiles de oficina.	S/ 10,000.00 aprox.
<b>COSTO TOTAL</b>		<b>106,641.00 aprox.</b>

Fuente: Elaboración propia.

<sup>3</sup> www.emprendepyme.net

<sup>4</sup> www.economipedia.com

### 4.3.2. Fuente del presupuesto

Ejecución del Presupuesto desde hace 4 años 2015 al 2018 para el Programa Presupuestal por Resultados 0030 - Reducción de Delitos y faltas que afectan la Seguridad Ciudadana.

**Tabla 32. Cuadro de Ejecución Presupuestal – 2 últimos años**

UE 010-34: VIII DIRECCIÓN TERRITORIAL DE POLICIA – HUANCAYO					
CODIGO PpR 2017	CATEGORIA PRESUPUESTAL	EJECUCIÓN			
		PIM	CERTIFICADO	GIRADO	AVANCE %
0030	REDUCCIÓN DE DELITOS Y FALTAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD CIUDADANA	25,521,986	23,799,000	23,335,424	91
<b>TOTAL</b>		<b>25,521,986</b>	<b>23,799,000</b>	<b>23,335,424</b>	<b>91</b>

UE 010-34: VIII DIRECCIÓN TERRITORIAL DE POLICIA – HUANCAYO					
CODIGO PpR 2017	CATEGORIA PRESUPUESTAL	EJECUCIÓN			
		PIM	CERTIFICADO	GIRADO	AVANCE %
0030	REDUCCIÓN DE DELITOS Y FALTAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD CIUDADANA	<b>15,738,498</b>	<b>15,139,564</b>	<b>15,111,887</b>	96
<b>TOTAL</b>		<b>15,738,498</b>	<b>15,139,564</b>	<b>15,111,887</b>	<b>96</b>

Fuente: Elaboración propia

## CONCLUSIONES

- Se evidencia que el mayor punto crítico donde prolifera la inseguridad ciudadana se encuentra en el distrito de Chaupimarca, provincia de Pasco y sus cuatro zonas identificadas según mapa de riesgo, existiendo la necesidad de reducir las y/o erradicarlas en sus diferentes niveles de delincuencia, entre otros problemas álgidos que afecta especialmente a la Provincia. Asimismo, integrantes de la comisaría de la jurisdicción, mostraron gran preocupación por la existencia de déficit de personal y unidades móviles motorizadas inoperativas para realizar el patrullaje integrado de los 04 cuatro sectores del distrito.
- Se describe el problema concerniente a la reducida cobertura del servicio policial PNP, para reducir los delitos y faltas, en el Distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco, durante los años 2015-2018, en el cual se identificó el problema y se procedió a redactar formalmente su arquitectura pudiendo comprobar lo siguiente, que los efectivos policiales tienen que cubrir cuatro zonas según el mapa de riesgo, no siendo suficiente el patrullaje, además los equipos de telecomunicaciones con los que cuenta la PNP presentan deficiencias en su operatividad, también que los vehículos motorizados con que se cuenta para realizar el patrullaje no son suficientes para la capacidad de población existente, asimismo se comprobó déficit de Recursos Humanos (efectivos policiales) para cubrir la Jurisdicción, así como la insuficiente dotación de combustible para los vehículos móviles.
- Habiendo revisado el marco teórico causal y aplicado las herramientas de entrevistas de recolección de información, se procedió a elaborar la matriz de consistencia sobre las causas del problema público, el cual nos permitió identificar las razones que generan dicho fenómeno adverso, siendo la más predominante, el Deficiente procedimiento para realizar el mantenimiento y reparación de vehículos.
- Una vez elegida nuestra causa y ante dicha situación procedimos a realizar la siguiente pregunta ¿Cómo podemos mejorar el proceso de mantenimiento y reparación de vehículos de la Comisaría de Chaupimarca, provincia de Pasco, para lograr una adecuada cobertura del servicio policial y se logre reducir los delitos y faltas en la jurisdicción? con el fin de abordar dicha pregunta se procedió a revisar las diversas entrevistas a los actores inmersos en el tema y realizar la

búsqueda de diferentes ideas innovadoras, eligiendo la alternativa “taller de mantenimiento móvil” que brinde servicios de mantenimiento preventivo y parte del correctivo.

- Dicha alternativa de solución que brindará mantenimiento y reparación a los vehículos motorizados de la comisaría del Distrito de Chaupimarca, comprenderá de una furgoneta especial, cuyo equipamiento contará con las herramientas necesarias, para atender oportunamente algún desperfecto o mantenimiento preventivo del vehículo, con mobiliarios homologados, que permitan almacenar herramientas y utillaje óptimo para agilizar tiempos de trabajo, que contenga herramientas eléctricas, manuales, compresores, generadores y/o cualquier otro equipo necesario para su actividad.
- Asimismo, el prototipo del Taller de mantenimiento móvil, se conforma de 4 elementos. La primera es la Cobertura, a través del cual el vehículo de mantenimiento móvil, se encontrará preparado físicamente para recorrer las 29 comisarías asignadas a la Región Policial Pasco. La segunda es la Articulación, en donde los actores PNP, Macro Región Policial Junín, Región Policial Pasco, Comisarías de la jurisdicción, personal capacitado, contar con implementos web como bitácora online, creación de grupo de WhatsApp para el reporte de incidencias, así como reporte de casos vía correo electrónico. En tercer lugar, el Equipamiento, donde se contará con los suministros y equipos exclusivos para realizar el servicio de mantenimiento preventivo y parte de correctivo a los vehículos policiales. En cuarto lugar, la implementación de un cronograma de atención donde se prevea las atenciones preventivas, parte de correctivas y emergencias.
- El presente proyecto es viable, toda vez que ha sido validado por los diversos actores entrevistados, quienes han avalado nuestra propuesta de innovación, indicando que es una necesidad primordial en la institución, que se realice esta implementación del prototipo propuesto, ya que lo consideran como un acierto positivo, esto considerando la implementación del modelo de gestión basado en procesos, que contribuiría con agilizar los procedimientos y reducir la demora en los mantenimientos preventivos y correctivos, mediante ello se contribuye con la misión de reducción de los delitos y faltas en la jurisdicción.

- Finalmente se ha visto que el proyecto de innovación “Taller Móvil”, sea ejecutado por el MININTER y LA PNP, bajo el mecanismo de contratación de servicios de terceros, el cual se llevará a cabo vía Proceso de Selección, según lo establecido en la Ley de Contrataciones del Estado y reglamento vigente, garantizando su perdurabilidad en el tiempo.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andina - Agencia Peruana de Noticias . (2013). *Presentan taller de mantenimiento para nuevos patrulleros inteligentes*. Recuperado de <https://andina.pe/agencia/noticia-presentan-taller-mantenimiento-para-nuevos-patrulleros-inteligentes-484780.aspx>
- Basombrío, C. (2006). *Un intento de hacer políticas de seguridad ciudadana en y para democracia en el Perú*. En Jessica, & Garland, *Participación ciudadana y percepción de inseguridad en América Latina*.
- CODISEC de Chaupimarca. (2019). *Plan de Seguridad Ciudadana Chaupimarca*.
- Congreso de la República. (1993). *Constitución Política del Perú*. Lima.
- Congreso de la República. (28 de enero del 2003). Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana. [Ley 27933]. Recuperado de: <https://portal.regioncajamarca.gob.pe/normatividad/ley-n-27933-ley-del-sistema-nacional-de-seguridad-ciudadana>
- Contraloría General de la República. (2019). *Nota de Prensa N° 591-2019-CG-GCOC: Pasco: Contraloría identifica oportunidades para mejorar los servicios de seguridad ciudadana*. Recuperado de [https://www.contraloria.gob.pe/wps/wcm/connect/cgnew/as\\_contraloria/prensa/notas\\_de\\_prensa/2019/pasco/np\\_591-2019-cg-gcoc](https://www.contraloria.gob.pe/wps/wcm/connect/cgnew/as_contraloria/prensa/notas_de_prensa/2019/pasco/np_591-2019-cg-gcoc)
- Corporación Latinobarómetro. (2012). Informe de Prensa *Latinobarómetro 1995-2011 Perú*. Recuperado de [https://www.latinobarometro.org/documentos/LATBD\\_INFORME\\_LATINOBAROMETRO\\_Peru\\_1995\\_2011.pdf](https://www.latinobarometro.org/documentos/LATBD_INFORME_LATINOBAROMETRO_Peru_1995_2011.pdf)
- Decreto Legislativo N° 635. (1991). *Código Penal*.
- Decreto Legislativo N° 1186. (2015). *Decreto Legislativo que regula el uso de la fuerza por parte de la Policía Nacional del Perú*.
- Decreto Supremo N° 026-2017-IN. (2017). *Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú*.
- Defensoría del Pueblo. (2012). *Reporte de la supervisión de comisarías en 24 departamentos del Perú*. Lima.
- Defensoría del Pueblo. (2018). *Supervisión Nacional de la Defensoría del Pueblo a las Comisarías Básicas y Especializadas de Familia*. Lima.
- Diario Gestión. (2017). *Policía ahora alquilará patrulleros en lugar de comprarlos*. Recuperado de <https://gestion.pe/peru/politica/policia-alquilara-patrulleros-lugar-comprarlos-131849-noticia/?ref=gesr>

- Gangas, P. (2003). *Desigualdad y pobreza: América latina y europa desde 1950*. Política y Cultura, (20), 29-51
- García, M. (2019). *Seguridad ciudadana de Pasco en Rojo*. Revista Polémica, 17(35), 20-21.
- INEI. (2012). *I Censo Nacional de Comisarías 2012*.
- IPE. (2019). *¿Cómo reducir el gasto público ineficiente?* Recuperado de <https://www.ipe.org.pe/portal/como-reducir-el-gasto-publico-ineficiente/>
- Isa, F. (s.f.). *Responsabilidad de Proteger: De Ruanda a Siria*. Política Exterior. Recuperado de [www.jstor.org/stable/43594974](http://www.jstor.org/stable/43594974)
- Isuani, E. (1985). *Universalización de la seguridad social en América Latina: Límites estructurales y cambios necesarios*. Desarrollo Económico.
- Morales, Y. (2020). *México, entre los países de AL que ejercen mal su gasto público: BID*. El Economista.
- PNP. (2013). *Evaluación del Plan Operativo Institucional de la PNP*. Recuperado de: [https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/13185/PLAN\\_13185\\_2016\\_EVA\\_POI\\_PNP\\_2013\\_VF.PDF](https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/13185/PLAN_13185_2016_EVA_POI_PNP_2013_VF.PDF)
- PNP. (2017). *Plan Estratégico Institucional 2018-2021*.
- PUCP. (2019). *Guía de Elaboración del trabajo de investigación "Proyecto Final de Innovación"*.
- Silvia, M. (2018). *Servicios de salud: Cobertura, acceso y utilización*. En P. J. & S. A, *La Argentina en el siglo XXI: Cómo somos, vivimos y convivimos en una sociedad desigual. Encuesta nacional sobre la estructura social*.
- Tudela, P. (s.f.). *Conceptos y orientaciones para políticas de seguridad ciudadana*. Recuperado de <https://www.fundacionhenrydunant.org/images/stories/biblioteca/derechos-humanos-seguridad/Tudela%20Conceptos%20y%20orientaciones%20para%20pol%C3%ADticas%20de%20seguridad%20ciudadana.pdf>
- Valdivia, M., & Pedrero, M. (2011). *Segmentación laboral, educación y desigualdad salarial en México*. Revista Mexicana de Sociología, 73(1), 139-175.
- Wirth, L. (1938). *Urbanism as a Way of Life*. American Journal of Sociology, 44(1), 1-24. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/2768119>



## ANEXO 1

### ENTREVISTAS

#### 1.- Entrevista

Nombre:	ANÓNIMO
Lugar:	PROVINCIA DE PASCO
Fecha y hora:	18 MAYO 2020 16:40
Entrevistador:	Blanca Colca y Karen Reyes.
<b>Texto de Presentación</b>	
<p>Buenos tardes. Mi nombre es Karen Reyes Reynaldi, y Blanca Colca Aguilar, somos estudiantes de la Maestría de Políticas Públicas de la PUCP. En esta ocasión, nos encontramos realizando un estudio acerca de la <b>“Reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los delitos y faltas, en el distrito de Chaupimarca, provincia de Pasco, durante los años 2015-2018”</b>, y sobre la identificación de las limitaciones más importantes que se presentaron en dicho proceso. Para tal fin, consideramos que su participación es importante. Esta entrevista durará alrededor de una hora y será grabada solo con la finalidad de facilitar la conversación. En ese sentido, garantizamos que la grabación será utilizada exclusivamente para fines de estudio y será mantenida en reserva, por tanto, le quisiéramos consultar si está de acuerdo con esto.</p>	
<b>Sección 1: Introducción</b>	
<b>1.- ¿Cuántos años en el servicio policial? ¿Cuál es su experiencia?</b> En el servicio policial tengo más de 25 años de servicio.	
<b>2.- ¿Cuál es la función que desarrolla actualmente en la PNP?</b> Desde que inicié, vengo desempeñándome en diferentes puestos en toda mi trayectoria, actualmente como comisario.	
<b>Sección 2: Problema</b>	

1.-En su experiencia **¿Usted considera que las comisarías carecen de cobertura de patrullaje dentro de sus jurisdicciones?** Puede describir ejemplos

Las comisarías si carecen de cobertura de patrullaje dentro de su jurisdicción. Esto se da más en las comisarías rurales y también en las urbanas. En las comisarías rurales la gran mayoría no tienen los vehículos adecuados para el patrullaje teniendo en consideración la geografía accidentada, el clima, muchas veces vías de trochas carrozables, sumado a ello la deficiencia que presentan en su operatividad los vehículos asignados a las comisarías lo que dificulta realizar un patrullaje eficiente

2.- **De acuerdo a su experiencia ¿Por qué las comisarías tienen una deficiente cobertura de patrullaje?**

La deficiencia en el patrullaje es el aspecto logístico que consiste en la falta de operatividad de los vehículos por presentar fallas mecánicas y el mal uso de la dotación de combustible por el mal manejo de los bienes asignados a las comisarías (vehículos y combustible) así como el aspecto humano consistente en el déficit de personal, por ejemplo hay comisarías que su total de efectivos es de 15 a 20 policías para una jurisdicción de 500 a 600 km de longitud y con un aproximado de 9, 000 ciudadanos, esas deficiencias merman la labor policías.

### **Sección 3: Causas del problema**

**¿Cuál es el proceso que debe realizar una Comisaría, para solicitar el Mantenimiento Preventivo y Correctivo de sus Vehículos motorizados (patrulleros y motos) y cuánto tiempo dura este trámite?**

Se realiza un informe técnico por un profesional (mecánicos), quien luego de la evaluación se remite a la unidad de Logística y mediante la aprobación de la unidad ejecutora se autoriza al taller de mecánica o maestranza del sector para la reparación de la unidad móvil q presenta las fallas, se hace mención q este trámite demora un aprox. De 10 a 15 días, más el tiempo de la reparación

**De acuerdo a su opinión ¿Cómo se podría optimizar el proceso de mantenimiento preventivo y correctivo en el caso de las comisarías?**

Se debe hacer convenios con empresas privadas, que cuenten con todos los estándares para la ejecución del mantenimiento preventivo y correctivo así como el

abastecimiento del combustible de las unidades móviles de las comisarías, ya que con el sistema que se viene aplicando no hay buenos resultados y esto se debe dar desde la compra de los vehículos se puede realizar convenios para la compra, mantenimiento y abastecimiento de combustible a cargo de empresas particulares no vinculadas al Ministerio del Interior o PNP.

**¿Cuentan ustedes con algún TALLER MECÁNICO O MAESTRANZA de mantenimiento de vehículos, específico para brindar reparaciones preventivas o correctivas a sus patrulleros o motorizados?**

Pasco y todas las regiones a nivel nacional si cuentan con un taller o maestranza para el mantenimiento preventivo de las unidades móviles sin embargo son deficientes.

**¿Han realizado mantenimiento de patrulleros bajo la MODALIDAD RENTING?  
¿Quiénes se benefician con ese sistema? ¿desde cuanto se viene implementando en la PNP?**

El contrato de alquiler de vehículos a largo plazo (MODALIDAD RENTING) no se da en Pasco.

**¿Existe algún convenio de cooperación, apoyo para el mantenimiento y reparación de las unidades móviles, por parte de los gobiernos locales, Provinciales y Regionales?**

Si existe un convenio de cooperación para el mantenimiento de vehículos por parte de los gobiernos regionales, locales con la PNP y está estipulado en la ley de seguridad ciudadana.

#### **Sección 5: Cierre**

¿Desea agregar alguna información adicional o complementaria? No.  
Muchas gracias por su tiempo.

## 2.- Entrevista

Nombre:	ANÓNIMO
Lugar:	PROVINCIA DE PASCO
Fecha y hora:	05 junio 2020 19:10
Entrevistador:	Blanca Colca y Karen Reyes.
<b>Texto de Presentación</b>	
<p>Buenos tardes. Mi nombre es Karen Reyes Reynaldi, y Blanca Colca Aguilar, somos estudiantes de la Maestría de Políticas Públicas de la PUCP. En esta ocasión, nos encontramos realizando un estudio acerca de la <b>“Reducida cobertura del servicio policial para enfrentar los delitos y faltas, en el distrito de Chaupimarca, provincia de Pasco, durante los años 2015-2018”</b>, así como sobre la identificación de las principales limitaciones presentadas durante el desarrollo de dicho proceso. Para tal fin, consideramos que su participación es importante. Esta entrevista durará alrededor de una hora y será grabada solo con la finalidad de facilitar la conversación. En ese sentido, garantizamos que la grabación será utilizada exclusivamente para fines de estudio y será mantenida en reserva, por tanto, le quisiéramos consultar si está de acuerdo con esto.</p>	
<b>Sección 1: Introducción</b>	
<p><b>¿Cuántos años en el servicio policial? ¿Cuál es su experiencia?</b>          En el servicio policial tengo más de 12 años de servicio.</p> <p><b>¿Cuál es la función que desarrolla actualmente en la PNP?</b>          Desde que empecé, vengo desempeñándome en diferentes puestos en toda mi trayectoria, actualmente como comisario.</p>	
<b>Sección 2: Problema</b>	
<p><b>¿Por qué son deficientes los talleres mecánicos o maestranza de mantenimiento de vehículos, existen esos talleres en cada comisaría o es por región policial?</b>          Son deficientes en vista que no cuentan con buenos profesionales en la materia ya que la gran mayoría son mecánicos empíricos y a veces desconocen del funcionamiento de los vehículos como x ejemplo la PNP adquirió camionetas marca SANGYON y su funcionamiento es muy complicado y al malograrse esos vehículos</p>	

son derivados a lima en el caso de pasco los llevan a Huancayo y los talleres solo existen en las regiones.

**Mediante el plan de patrullaje, ¿cuántas veces se debe patrullar una zona de su jurisdicción, por ejemplo, si su dependencia policial cuenta con cuatro zonas, esas zonas cuantas veces al día, semanal o mensual de patrulla?**

Cada jurisdicción policial de acuerdo a su extensión territorial se divide en sectores y cuadrantes, ejemplo la mayoría de las comisarías urbanas de pasco se dividen en cuatro o seis sectores y en cada sector debe existir un patrullero el mismo que debe permanecer patrullando las 24 hrs, en dicho sector retornando a la comisaría de presentarse alguna intervención o comisión y a pasar sus alimentos su tripulación. Considerando que por déficit de personal y vehículos este patrullaje móvil no se da de manera eficiente.

**¿El combustible que se dota a las comisarías es suficiente para cumplir con el plan de patrullaje?**

La dotación de combustible no es suficiente es por ellos que no se efectúa el patrullaje durante las 24 horas.

**Las comisarías en Pasco se encuentran abastecidos con radios comunicadores, chalecos antibalas, varas de ley ¿entre otros para protección y comunicación del personal PNP?**

En Pasco existe una central de operaciones policiales sin embargo no todos los vehículos cuentan con equipos de comunicación a excepción de las camionetas Sanyong que tienen un sistema de videocámaras y la comunicación se efectúa mediante celulares de propiedad de los efectivos policiales, chalecos si existen varas de ley igual. El efectivo policial al salir a su servicio de patrullaje móvil se le afecta un arma de reglamento, un chaleco antibalas, unos grilletes de seguridad (esposas o marrocas), una vara de ley.

### 3.- Entrevista

Nombre:	MIGUEL ANGEL DEPAZ PALOMINO
Lugar:	VILLA EL SALVADOR (DEPINCRIVES).
Fecha y hora:	08JUN2020 14:20
Entrevistador:	Blanca Colca y Karen Reyes.
<b>Texto de Presentación</b>	
<p>Buenos días/tardes. Mi nombre es Karen Reyes Reynaldi, y Blanca Colca Aguilar, somos estudiantes de la Maestría de Políticas Públicas de la PUCP. En esta ocasión, nos encontramos realizando un estudio acerca de la <b>“Reducida cobertura del servicio policial para reducir los delitos y faltas, en el distrito de Chaupimarca, provincia de Pasco, durante los años 2015-2018”</b>, así como sobre la identificación de las principales limitaciones presentadas durante el desarrollo de dicho proceso. Para tal fin, consideramos que su participación es importante. Esta entrevista durará alrededor de una hora y será grabada solo con la finalidad de facilitar la conversación. En ese sentido, garantizamos que la grabación será utilizada exclusivamente para fines de estudio y será mantenida en reserva, por tanto, le quisiéramos consultar si está de acuerdo con esto.</p>	
<b>Sección 1: Introducción</b>	
<p><b>¿Cuántos años en el servicio policial? ¿Cuál es su experiencia?</b>  <b>¿Cuál es la función que desarrolla actualmente en la PNP?</b></p> <p>Buenas tardes, ante todo, tengo actualmente cuatro años y seis meses de servicio, en mi experiencia policial he realizado cursos de capacitación policial como motociclismo policial, perito en recojo de huellas en la escena de crimen, y curso de Robos de la DIRINCRI, y hoy por hoy me desempeño como investigador en el Departamento de investigación criminal de villa el salvador (Depincrivs).</p>	
<b>Sección 2: Problema</b>	

En su experiencia **¿Usted considera que las comisarías carecen de cobertura de patrullaje dentro de sus jurisdicciones?** Puede describir ejemplos:

SI, La verdad que sí carecen de patrullaje puesto que, son muy pocos los patrulleros que nos abastecen para poder cubrir toda la jurisdicción y poder reducir el índice delictivo.

### **Sección 3: Causas del problema**

De acuerdo a su experiencia **¿Por qué las comisarías tienen una deficiente cobertura de patrullaje?**

Por falta de personal policial, y pocos vehículos policiales.

**¿En el desempeño de su labor cuales han sido los inconvenientes más frecuentes por los cuales la comisaría no puede realizar directamente el Mantenimiento Preventivo y Correctivo a los vehículos de la PNP?**

La falta de apoyo económico por parte de la logística de la Policía Nacional del Perú.

**¿Las comisarías manejan su propio presupuesto para dar el mantenimiento preventivo y/o correctivo a sus unidades móviles?**

En lo que tengo de conocimiento no manejan presupuesto para el mantenimiento de vehículos, ya que por experiencia propia me tocó gastar de mi dinero para arreglar cualquier pequeño detalle.

**¿Cuál es el procedimiento de atención de las necesidades de bienes y servicios que requiere una comisaría?**

Primero se debe realizar un informe sobre las necesidades que se tiene en el mismo se pondrá lo que se requiere el cual se remitirá a la Superioridad para que siga el conducto regular para su aprobación.

**¿Cuál es la directiva y/o reglamentación sobre los procesos para el mantenimiento de los vehículos motorizados?**

Directiva Nro 005.2016-EF/51.01

**¿Cuál es el proceso que debe realizar una Comisaría, para solicitar el Mantenimiento Preventivo y Correctivo de sus Vehículos motorizados (patrulleros y motos) y cuánto tiempo dura este trámite?**

Se debe solicitar mediante un oficio la presencia de un personal técnico de maestranza de la Región Policial Lima para la evaluación de los vehículos.

#### **Sección 4: Posibles soluciones/Propuestas**

De acuerdo a su opinión **¿Cómo se podría optimizar el proceso de mantenimiento preventivo y correctivo en el caso de las comisarías?**

Se podría implementar taller mecánico para poder realizar mantenimiento a los vehículos siempre que sea necesario ya que el hecho de solicitar un técnico especializado conlleva un cierto tiempo el cual hace que el vehículo se pueda seguir deteriorando.

**¿Cuentan ustedes con algún TALLER MECÁNICO O MAESTRANZA de mantenimiento de vehículos, específico para brindar reparaciones preventivas o correctivas a sus patrulleros o motorizados? ¿Existen estos talleres a nivel nacional o solo en lima y callao?**

Si se cuenta con Maestranza para el mantenimiento de dichos vehículos, los cuales son a nivel nacional.

**¿Han realizado mantenimiento de patrulleros bajo la MODALIDAD RENTING? ¿Quiénes se benefician con ese sistema? ¿desde cuándo se viene implementando en la PNP?**

No en la PNP no existe por ahora esa modalidad.

**¿Existe algún convenio de cooperación, apoyo para el mantenimiento y reparación de las unidades móviles, por parte de los gobiernos locales, Provinciales y Regionales?**



Por el momento no existe ningún documento de por medio que regule algún convenio.

**Sección 5: Cierre**

¿Desea agregar alguna información adicional o complementaria? No.

Muchas gracias por su tiempo.



#### 4.- Entrevista

Nombre:	<b>JOSE VILLAORDUÑA</b>
Lugar:	Lima
Fecha y hora:	19/10/2020 hora 09:10 am
Entrevistador:	BLANCA COLCA y KAREN REYES
<b>Texto de Presentación</b>	
<p>Buenos días, Profesor José, Mi nombre es Karen Reyes Reynaldi, y Blanca Colca Aguilar, somos estudiantes de la Maestría de Políticas Públicas de la PUCP. En esta ocasión, nos encontramos realizando un estudio acerca del “Taller de mantenimiento móvil para enfrentar la reducida cobertura del servicio policial en el Distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco, durante los años 2015-2018”, así como sobre la identificación de las principales limitaciones presentadas durante el desarrollo de dicho proceso. Para tal fin, consideramos que su participación es importante. Esta entrevista durará alrededor de una hora y será grabada solo con la finalidad de facilitar la conversación. En ese sentido, garantizamos que la grabación será utilizada exclusivamente para fines de estudio y será mantenida en reserva, por tanto, le quisiéramos consultar si está de acuerdo con esto.</p>	
<b>Sección 1: Introducción</b>	
<p><b>¿Cuál es su experiencia en el Ministerio del Interior y en qué períodos?</b></p> <p>He trabajado en varios periodos, del 2005 al 2007 en la Oficina de Asuntos Internos, luego regrese en el 2014 hasta el 2015 estuve en la Inspectoría General del MININTER, regrese en el 2016 con asesor del ministro Basombrío y en el año 2017 me nombran director de Planeamiento Estratégico y allí estoy hasta fines del 2018.</p>	
<p><b>¿Qué puede resaltar de su experiencia, en el Ministerio del interior?</b></p> <p>Bueno en el acercamiento con la Policía, como todos conocía a la PNP desde otro ángulo, pero en este tiempo que trabajé en la oficina anticorrupción, trabaje junto con policías es decir hacíamos grupos con policías y civiles, me permitió conocer mucho a la institución por dentro, sobre ello hice mi tesis de maestría y tengo un paper que salió publicado el año pasado, eso es por una parte, luego conocer mucho los problemas de seguridad, me comencé a meter mucho más en estudiar la teoría que está detrás de las estrategias de seguridad, y eso me llevó a profundizar en conocimientos de problemas del padecimiento y cómo actúa la seguridad ciudadana.</p>	

## Sección 2: Problema

En su experiencia:

### **¿Usted considera que las comisarías carecen de cobertura de patrullaje dentro de sus jurisdicciones?**

Si, uno de los temas que observé es que no hay suficientes vehículos, pero el principal problema es que estos vehículos no tienen el mantenimiento adecuado, entonces un problema enorme que se encontró es que teníamos gran parte de la flota vehicular paralizada y que muchas veces por un simple repuesto como llantas los vehículos se podían quedar parados.

Esto generaba otro problema que trato en el papel y en la tesis que es como se comienza a desviar recursos destinados al combustible para comprar llantas para comprar repuestos, etc, lo que implica reducir el patrullaje, porque si le quito combustible a los vehículos estoy patrullando menos pero para poder mantener la flota de vehículos activa, entonces esta distribución irregular de recursos en los que se garantiza totalmente que haya combustible pero que no se garantiza con la misma eficacia que haya repuestos para los vehículos, tiene como consecuencia que se tenga que paralizar el patrullaje para mantener el vehículo, obviamente esto también es una puerta de entrada para hacer un uso en beneficio propio de los recursos, se abre esa puerta y ya no solamente puede utilizarse los recursos para mantener los vehículos sino también para beneficio personal, pero específicamente el efecto de esta distribución irregular es que vamos a tener vehículos que no patrullan lo suficiente y por otro lado hay mucho reporte inadecuado del cumplimiento del patrullaje eso también es una propuesta que trabajamos en el gabinete de Carlos Basombrío, y se llegó a hacer un sistema que permitía medir el recorrido por GPS de los vehículos, el concepto del sistema era muy bueno porque de esa forma uno podía tener una idea, si yo saco los kilómetros que he recorrido pero por satélite pues ya no me puede mentir, porque antes como se hacía el control era lo que marcaba el odómetro del carro, el contador del vehículo con unos aparatitos se podía alterar, en cambio el recorrido del GPS en teoría si te dice cuanto efectivamente ha recorrido y con eso te decía si se estaba cumpliendo el patrullaje y cuanto se estaba consumiendo adecuadamente el combustible. Aunque esto también tiene una especie de sacada de vuelta por que si le sacas el GPS y le colocas a una moto doy vueltas en moto y se consume. Pero poco a poco se estaba tratando de controlar este tema

para procurar que se cumpla con el patrullaje, porque se dan este tipo de medidas como el control del GPS y del odómetro porque estoy sospechando o he constatado que los vehículos no patrullan lo que dicen que patrullan.

**¿Cuáles son los factores a los cuales se debe? Puede describir ejemplos:**

Hay diversos factores, pero lo que yo destaco son:

1.- Distribución irregular de presupuesto en los vehículos, garantizado el presupuesto para combustible, pero no se garantiza el mismo presupuesto para los repuestos y mantenimiento del vehículo.

2.- Controles inadecuados que hacen, que dicen que los vehículos no necesariamente haciendo el patrullaje que dicen que ha realizado.

### **Sección 3: Causas del problema**

**¿En el desempeño de su labor cuales han sido los inconvenientes más frecuentes por los cuales la comisaría no puede realizar directamente el Mantenimiento Preventivo y Correctivo a los vehículos (carros y motos) de la PNP?**

1.- Hay varias razones, pero la principal razón es porque los vehículos cuando van a mantenimiento se quedan paralizados por un largo periodo y cuando la comisaría lleva el vehículo a darle mantenimiento me dejan de dar combustible automáticamente, por allí hay un primer problema y es que se crea un desincentivo a llevar el vehículo a mantenimiento porque si se queda ese vehículo tres meses en mantenimiento, porque falta un repuesto que no se consigue, y estar tres meses si ese recurso, lo que suelen hacer algunos policías es mejor vendo una parte de la gasolina y yo mismo arreglo el vehículo así no me quedo paralizado y sin el recurso.

2.- Además los trámites burocráticos son engorrosos, para hacer que un vehículo reciba el mantenimiento que debe recibir, digamos podría yo cada cierto tiempo hacer que le cambien el aceite ese no es el problema, pero si hay un tipo de reparación, etc, debo llenar una serie de formatos, documentos que tienen que seguir una línea de escalas digamos en diferentes instancias hasta que el documento llega, y si es aceptado el vehículo ingresa pero también para que el vehículo reciba el mantenimiento es otro serie de procedimiento, y ese proceso engoroso desalienta a

los policías a seguir por esa vía, por ello tienden a parchar esos problemas con los recursos que ellos mismos manejan, por ejemplo si se rompe la bomba de la gasolina, lo que hago es sacar plata de la gasolina y hago que me arreglen la bomba, pero esa bomba arreglada no va durar lo que dura una bomba nueva, entonces lo que hago es ir parchando, al igual que las llantas que están mal, las llevo a que las vulcanicen, etc, pero sigue siendo de mala calidad no como una nueva.

Por eso algo que yo detecte en este estudio que hice, es que dada la cantidad de combustible que se le da a ese vehículo esos vehículos debieron recorrer una cantidad de kilómetros y dada la cantidad de kilómetros no se habían comprado las llantas para ese recorrido, ya que unas llantas recorren unos 100 mil kilómetros aproximadamente, y creo que no se habían dado el equivalente de llantas ni para el 2% de recorrido, que se supone habían hecho los vehículos, en teoría todas las llantas de los vehículos del Perú deberían estar en el suelo, pero las llantas están mal que bien parchadas mal que bien funcionando pero no es lo óptimo, todo eso hace que haya deficiencias.

**¿Existen deficiencias en el procedimiento, a que considera usted que se debe?**

Creo que la estructura vertical, se generan muchos procesos y reprocesos y hay demasiados vistos que debe tener un documento, hace que para que una persona se asegure no ser procesada por una infracción el documento pasa por muchas revisiones y hace que sea engorroso y muchos efectivos prefieren evitar eso es todo ese proceso e ir parchando y nunca reportar las averías, porque es entrar en este circuito engorroso y prefieren arreglarlo mal que bien con sus propios recursos, aunque la verdad es que lo hacen extrayendo combustible de sus propios vehículos.

**¿Las comisarías manejan su propio presupuesto para dar el mantenimiento preventivo y/o correctivo a sus unidades móviles?**

No tienen presupuesto para que ellas den mantenimiento lo que hacen o tienen que hacer, es por la verticalidad los policías tengan que llevar a una maestranza estos vehículos y allí recién recibir el mantenimiento, pero no tienen presupuesto para que la misma unidad haga el mantenimiento, probablemente solo les asignen para aceite, pero otro tipo de mantenimiento no.

**Tenemos conocimiento que hay maestranzas en Lima y Callao, ¿usted tiene conocimiento si se han implementado maestranzas, a nivel nacional?** Ese es otro problema es cómo existe esa centralidad y verticalidad, que hace que el vehículo tenga que pasar por maestranza centralizada, que son distantes y para poder entrar allí hay que seguir todo ese procedimiento, hay una maestranza que conozco en el RIMAC todas de Lima deben ir a esa maestranza, y los tiempos no coinciden, pero yo como comisario si yo tengo problemas con mi vehículo que demorará entre uno y dos meses debo ver como arreglo mi vehículo y lo arreglo parcialmente.

**¿Cuánto tiempo toma el poder habilitarle recursos que requiera una Comisaría para la reparación de sus unidades móviles?**

Que le den recursos a la comisaría no se los dan, lo que tiene que hacer el comisario es llevarlo a la maestranza y puede tomar de uno a dos meses, hasta que lo acepten, en muchos casos se queda empapelado por allí y los policías tienen que arreglar el problema.

**¿Cuál es la directiva y/o reglamentación vigente sobre los procesos para el mantenimiento de los vehículos motorizados?**

La Directiva N° 56-95-DGNP-DIRLOG-DIMAN, no ha sido actualizada, y es la que existe y no se ha cambiado yo también utilice esa directiva para mi tesis.

**¿Cuál es la deficiencia o limitaciones que se tiene para hacer más factible los mantenimientos y reparaciones en las comisarías o Regiones policiales del país?**

El problema o la deficiencia que se tiene es la maestranza centralizada, la excesiva burocracia, los procedimientos que acepten una reparación de un vehículo, limitación de recursos que no están bien distribuidos ósea hay presupuesto para combustible, pero no hay presupuesto para mantenimientos y repuestos. En realidad, todos estos procedimientos centralizados, engorrosos se pretenden para evitar un tema de corrupción.

**¿Cuál es el proceso que debe realizar una Comisaría, para solicitar el Mantenimiento Preventivo y Correctivo de sus Vehículos motorizados (patrulleros y motos) y cuánto tiempo dura este trámite?**

En realidad, los procedimientos que se siguen actualmente son muy engorrosos, demoran demasiado tiempo para que un vehículo pueda ser internado para su mantenimiento, por ejemplo, cuando se asigna un vehículo a una comisaría, este vehículo debe contar con un presupuesto para los mantenimientos a lo largo del año presupuesto certificado según la necesidad del mantenimiento.

Se tiene presupuesto, pero está centralizado lo que debería es llegar directamente a las comisarías o unidades.

**¿Considera Ud. que la directiva vigente N° 56-95, agiliza o es apropiado para un eficiente procedimiento de mantenimiento y reparaciones de los vehículos y motocicletas?**

Es una directiva que debe ser actualizada de inmediato, no es adecuada tiene varios vacíos esta directiva, no contempla algunas metodologías modernas.

#### **Sección 4: Posibles soluciones/Propuestas**

De acuerdo a su opinión:

**¿Cómo se podría optimizar el proceso de mantenimiento preventivo y correctivo en el caso de las comisarías?**

Con el proyecto de innovación que ustedes vienen desarrollando me parece bien, con ellos se mejoraría enormemente los procesos de mantenimientos en todo el país.

**¿Existen en las regiones policiales cuentan con su propio TALLER MECÁNICO O MAESTRANZA de mantenimiento de vehículos, específico para brindar reparaciones preventivas o correctivas a sus patrulleros o motorizados?**

No, en toda lima solo existen 2, uno de ellos se encuentra en el Rímac y la verdad no se da abasto para todos los patrulleros de toda lima y en provincias creo no existen estas maestranzas.

**¿De acuerdo a su experiencia considera que nuestro proyecto de innovación es mejor tercerizarlo o realizar como un proyecto de inversión pública?**

Los proyectos de inversión demoran mucho en ejecutarse, el proyecto de innovación que ustedes pretenden es muy bueno mediante este proyecto, yo así me aseguro que el servicio va llegar en el momento oportuno y a cada comisaría o unidades policiales, es mejor licitar estos mantenimientos por Regiones, si el monto no es muy elevado puede ser por servicios por terceros y si pasa las 8 UIT hay si tendría que ser una licitación.

**¿De acuerdo a su experiencia, considera viable nuestra propuesta del proyecto de innovación de Taller Móvil?**

Si, definitivamente el proyecto que presentan ustedes me parece muy interesante con ello mejoraría las causas del deficiente patrullaje, ya que los mantenimientos y reparaciones se darían más rápidos obviando los procesos burocráticos y engorrosos.

**¿Qué debemos considerar para calcular el costo del proyecto? ¿Quién podría correr con su financiamiento?**

Se debería calcular en base a las marcas de los vehículos que hay en esa Región.

Calcular en base del recorrido por kilometraje, por ejemplo, el mantenimiento cada 5,000 de recorrido entre otras.

**Sección 5: Cierre**

¿Desea agregar alguna información adicional o complementaria? Muchas gracias por su tiempo.



## 5.- ENTREVISTA

Nombre:	<b>CRNL.SPNP ANA MARIA JIMÉNEZ CÁRDENAS</b>
Lugar:	HUANCAYO
Fecha y hora:	05 FEB2021 – 10 HRS
Entrevistador:	BLANCA COLCA y KAREN REYES
<b>Texto de Presentación</b>	
Buenos Tardes, Mi nombre es Karen Reyes Reynaldi, y Blanca Colca Aguilar, somos estudiantes de la Maestría de Políticas Públicas de la PUCP. En esta ocasión, nos encontramos realizando el proyecto de innovación <b>“TALLER DE MANTENIMIENTO MÓVIL PARA ENFRENTAR LA REDUCIDA COBERTURA DEL SERVICIO POLICIAL, EN EL DISTRITO DE CHAUPIMARCA, PROVINCIA DE PASCO, DURANTE LOS AÑOS 2015-2018”</b> , así como sobre la identificación de las principales limitaciones presentadas durante el desarrollo de dicho proceso. Para tal fin, consideramos que su participación es importante. Esta entrevista durará alrededor de una hora y será grabada solo con la finalidad de facilitar la conversación. En ese sentido, garantizamos que la grabación será utilizada exclusivamente para fines de estudio y será mantenida en reserva, por tanto, le quisiéramos consultar si está de acuerdo con esto.	
<b>Sección 1: Introducción</b>	
<b>¿Cuántos años viene sirviendo a la Policía Nacional del Perú y en la VI MACROREGION POLICIAL JUNIN?</b>	
En la PNP 30 años y en la VI MACREPOL JUNIN: 04 años.	
<b>¿Cuál es el cargo que desempeña en la VI MACROREGION POLICIAL JUNIN?</b>	
Jefe del Área de Abastecimiento de la UE. 10 – VII DIRTEPOL HYO.	
<b>Sección 2: Problema</b>	
En su experiencia:	
<b>¿De acuerdo con su experiencia considera que las comisarias carecen de cobertura de patrullaje dentro de sus jurisdicciones?</b>	
Podría decir que, si cubren el patrullaje, pero en algunos casos no con el óptimo requerido.	
<b>¿Cuáles son los factores a los cuales se debe? Puede describir ejemplos:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>✓ El parque automotor de la Región Policial Pasco, es reducido.</li><li>✓ No todos los vehículos son los adecuados para prestar servicios en la zona altoandina.</li><li>✓ Desperfectos continuos por las zonas agrestes donde se desarrolla el patrullaje.</li><li>✓ Los vehículos destinados para el patrullaje, también se usan para las intervenciones por delitos y faltas, accidentes de tránsito, traslado de detenidos, violencia familiar, entre otros.</li></ul>	
<b>Sección 3: Causas del problema</b>	

**¿En el desempeño de su labor cuales han sido los inconvenientes más frecuentes por los cuales la comisaría no puede realizar directamente el Mantenimiento Preventivo y Correctivo a los vehículos (carros y motos) de la PNP?**

- ✓ Porque a las comisarías no se les asigna directamente el presupuesto para el mantenimiento de vehículos.
- ✓ No cuentan con personal especializado (mecánicos) para la formulación de los informes técnicos.
- ✓ La Región Policial Pasco, no cuenta con una Maestría para la atención del mantenimiento de los vehículos asignados a las comisarías.
- ✓ Escasez de taller mecánicos privados para las reparaciones, por lo que los vehículos deben ser trasladados a Huancayo.

**¿Existen deficiencias en el procedimiento, a que considera usted que se debe?**

La Región Policial Pasco, depende operativamente de la Región Policial Huánuco que tiene su propia Unidad Ejecutora 035; sin embargo, presupuestalmente depende de la unidad ejecutora 010 – VII DIRTEPOL.HUANCAYO.

**¿Las comisarías manejan su propio presupuesto para dar el mantenimiento preventivo y/o correctivo a sus unidades móviles? ¿Podría explicarnos el procedimiento?**

La Unidad Ejecutora 010 – VII DIRTEPOL. HUANCAYO, es la que ejecuta el presupuesto de las unidades que dependen de ésta, por lo cual todas las adquisiciones de bienes y servicios, se sujetan a la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento, precisando que, en esta normativa, el órgano encargado de las contrataciones es la responsable de las adquisiciones, por lo que las comisarías no administran el presupuesto.

**¿Cuánto tiempo toma el poder habilitarle recursos que requiera una Comisaría para la reparación de sus unidades móviles?**

Las Comisarías no manejan presupuesto.

**¿Cuál es la directiva y/o reglamentación vigente sobre los procesos para el mantenimiento de los vehículos motorizados?**

Todo proceso de contrataciones este sujeto a las Ley 30225 – Ley de Contrataciones del Estado y es el documento guía para el desarrollo de las contrataciones de bienes, servicios y obras.

**¿Cuál es la deficiencia o limitaciones que se tiene para hacer más factible los mantenimientos y reparaciones en las comisarías o a las Regiones policiales del país?**

Que la estructura organizacional de la policía Nacional del Perú (Macro regiones PNP) coincida con las Jurisdicción presupuestal de las Unidades Ejecutoras de la Policía Nacional del Perú a nivel nacional.

**Sección 4: Posibles soluciones/Propuestas**

De acuerdo a su opinión:

**¿Cómo se podría optimizar el proceso de mantenimiento preventivo y correctivo en el caso de las comisarías?**

Asignándole la responsabilidad a la Unidad Ejecutora 035 – Región Policial Huánuco – San Martín – Ucayali.

Solicitando la creación equipada de las maestrías y personal especializado.

**¿Existen en las regiones policiales TALLER MECÁNICO O MAESTRANZA de mantenimiento de vehículos, específico para brindar reparaciones preventivas o correctivas a sus patrulleros o motorizados?**

La Región Policial Pasco no tiene taller de mecánica.

**¿Con que equipos cuenta o debe contar una maestranza?**

Al no existir maestranza en la Región Policial Pasco, no cuenta con equipos para mantenimiento de vehículos, los equipos que se requiere son netamente de Talleres Especializados en Mantenimiento y Reparación de Vehículos.

**¿Conoce acerca del mantenimiento de patrulleros bajo la MODALIDAD RENTING? ¿la VI MACROREGION POLICIAL JUNIN se benefician con ese sistema?**

El renting es un contrato de alquiler de un vehículo mediante el cual la parte denominada arrendatario, cede en uso temporal los bienes (patrulleros policiales) a la parte denominada arrendador (en este caso el MININTER), pero también, se obliga entre otros servicios a prestarle mantenimiento y reponerlos en caso de que sus daños sean irreparables.

La VI MACREPOL Junín no se beneficia con este sistema.

**¿De acuerdo con las partidas presupuestales que se le asigna a la PNP vs ejecución presupuestal, considera que se ahorra más tercerizando los servicios de mantenimiento y reparación de vehículos o cuando lo brinda los propios especialistas automotrices de la PNP?**

No sé si podría beneficiar, para ello se debería realizar un estudio a fin de poder conocer y tomar una decisión.

**¿De acuerdo con su experiencia, considera necesario que existan talleres móviles que brinden asistencia a los patrulleros y/o motocicletas? ¿o sugeriría otra mejora para que su maestranza se pueda repotenciar?**

Si serían de gran ayuda con una Base en la sede de la Región.

#### **Sección 5: Cierre**

**¿Desea agregar alguna información adicional o complementaria?**

Ninguna.

Muchas gracias por su tiempo.

## ANEXO 2

### PUNTOS CRÍTICOS DEL DISTRITO DE CHAUPIMARCA

De acuerdo con el Plan Local de Seguridad Ciudadana (2019) del mencionado distrito:

- Lugares de microcomercialización de drogas: Presuntamente en algunas discotecas, night clubs y bares, ubicados en el jirón San Cristóbal; Av. El oro, la plata; Pasaje Jauja, libertas.
- Lugares donde se ejerce la Prostitución Clandestina: Presumiblemente en algunas discotecas, night clubs y bares del jirón Alfonso Rivera, Av. Libertad; Av. la plata.
- Lugares de mayor incidencia de Accidentes de Tránsito: son variados, pues no hay una zona congestionada de tránsito. Principalmente, los accidentes ocurren en las carreteras de entrada a la ciudad, en el cruce Cerro de Pasco-Huánuco, y en el óvalo que divide los distritos de Chaupimarca y Yanacancha, asimismo, en el cruce de Moquegua con la Av. Primero de mayo. Por otro lado, ocurren accidentes por las malas maniobras de mototaxistas que, en muchos casos, conducen en estado de embriaguez y en otros casos son menores de edad.
- Lugares de pandillaje pernicioso: Hay jóvenes, adultos e inclusive niños que realizan actividades de pandillas, como pintas (grafitis) en los muros de las Instituciones (colegios, escuelas, domicilios, etc.). Se han registrado problemas de pandillaje pernicioso, así como peleas en pandillas los fines de semana a las salidas de las discotecas, bares, night clubs y locales de diversión (chichódromos. Así también, durante las fiestas costumbristas de mayo, fiestas patrias y navidad, se ha registrado la llegada, desde diferentes lugares, de jóvenes delincuentes que causan desórdenes y cometen delitos, como robos y hurtos. Los mismos regresan a sus ciudades de origen luego de que las fiestas terminan.
- Locales donde se atenta contra la moral pública: Entre ellos se encuentran las cantinas y bares de mala reputación, que atienden a sus clientes en compañía de mujeres de dudosa procedencia. Estos locales están ubicados por el pasaje Jauja; San Cristóbal, Jirón libertad.

- Lugares en los que se venden bebidas alcohólicas a menores de edad o en horarios restringidos: es necesario tomar acciones en conjunto con la policía y las autoridades ediles a fin de superar este problema. Entre los lugares mencionados, se encuentran las cantinas clandestinas improvisadas al interior de domicilios, en los diferentes puntos de la ciudad, y al interior de algunas tiendas de abarrotes.
- Locales comerciales sin licencia: existen muchos establecimientos comerciales informales, que carecen de Licencias de Funcionamiento otorgadas por la Municipalidad, por lo cual se deben adoptar acciones administrativas, con el fin de dar cumplimiento a la Ordenanza Municipal que norma sobre este asunto.



**ANEXO 3**  
**Matriz de Investigación para la Arquitectura del Problema**

<b>Preguntas</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Fuentes de dato</b>	<b>Herramientas</b>
Principal: ¿Cuál es la situación en Seguridad Ciudadana, en el Distrito de Chaupimarca, provincia de Pasco, durante los años 2015-2018?	Determinar la situación real en seguridad ciudadana, en el Distrito de Chaupimarca, Provincia de Pasco.	El mayor punto crítico donde prolifera la violencia e inseguridad se encuentra en el Distrito de Chaupimarca.	Municipalidad Provincial de Pasco.	Revisión de Base de Datos – Entrevista.
¿Cuáles son las características de Chaupimarca a nivel social, económico y político?	Determinar las características del nivel social, Económico, Geográfico y Político del Distrito de Chaupimarca	El Distrito de Chaupimarca, es uno de los 13 Distritos de la Provincia de Pasco.	Plan de Seguridad Ciudadana 2017. INEI.	Revisión del Plan y Datos del INEI.
Secundaria 1: ¿Cuál es la situación de los delitos y faltas, en el Distrito de Chaupimarca?	Determinar la situación real, de los delitos y faltas en el Distrito de Chaupimarca	En el 2018, se tuvieron 370 denuncias por faltas y delitos en la Comisaría de Chaupimarca.	Comisaría del Distrito de Chaupimarca.	Revisión de Base de Datos – Entrevista.
¿Cuál es el nivel de cobertura del Servicio Policial para atender los Delitos y Faltas?	Describir el nivel de cobertura del Servicio Policial para atender los Delitos y Faltas, en el Distrito de Chaupimarca	El nivel de cobertura del Servicio Policial es muy bajo, se tiene aproximadamente 01 Policía para 789 Habitantes.	Comisaría del Distrito de Chaupimarca.	Revisión de Base de datos.

Fuente: Elaboración propia.

## ANEXO 4

### Matriz de mejoras en la validación del prototipo final

	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5	Entrevistado 6
<b>Utilidad</b>	SI	SI	SI	SI	SI	SI
<b>Mejora</b>	Considera pertinente que el proyecto se expanda hacia todas las provincias de la región Pasco.	-----	-----	Validó la propuesta del Taller Móvil, mencionando que mejoraría enormemente el proceso de mantenimiento en todo el país.	Considera pertinente el proyecto, toda vez que mejoraría el tiempo en solicitar técnicos especializados que brinden dicho mantenimiento.	Validó la propuesta del taller móvil dado que beneficiará en varios aspectos logísticos a la DIRTEPOL HUANCAYO.
<b>Cambio</b>	-----	-----	-----	Los proyectos de inversión demoran mucho en ejecutarse, es mejor licitar estos mantenimientos por Regiones.	-----	-----
<b>Añadir</b>	-----	Que las características del vehículo (llantas) sean apropiadas para zonas rurales (trocha)	Realizar convenios de cooperación con instituciones públicas y/o privadas.	Se debería calcular en base a las marcas de los vehículos que hay en esa Región.	-----	Considera pertinente la creación equipada de las maestranzas y personal especializado a través del taller móvil toda vez que la Región Policial Pasco no cuenta con un taller para sus mantenimientos.
<b>Retirar</b>	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Fuente: Elaboración propia.