

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN PARA ENFRENTAR EL
DEFICIENTE PATRULLAJE MOTORIZADO POR LA REGIÓN
POLICIAL LIMA EN LA PROVINCIA DE LIMA, AÑOS 2019 - 2021**

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

Ulices Horacio Benel Galarreta
Alberto Heinstein Laureano Espiritu

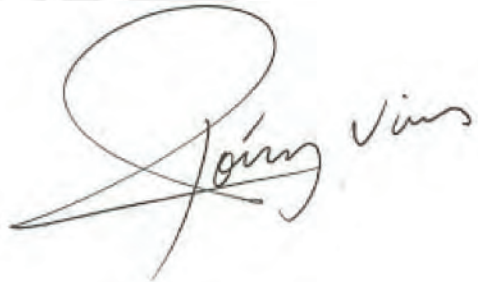
Asesor:
Noam Dante Valentín López Villanes

Lima, 2024

INFORME DE SIMILITUD

Yo, Noam Dante Valentín López Villanes, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor del trabajo de investigación titulado “Sistema integrado de gestión para enfrentar el deficiente patrullaje motorizado por la región policial Lima en la provincia de Lima, años 2019 – 2021”, de los autores Ulices Horacio Benel Galarreta y Alberto Heinsteín Laureano Espíritu, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 20%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 13/02/2024.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.
- Lugar y fecha: 17 de febrero de 2024

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>López Villanes, Noam Dante Valentín</u>	
DNI:45845715	Firma: 
ORCID: 0000-0002-1821-5021	

RESUMEN

La población de la provincia de Lima que bordean los 10 millones de personas aproximadamente, viene testimoniando una serie de delitos, en su mayoría por delitos contra el patrimonio, cometidos por personas al margen de la ley en plena vía pública situación que ha generado en el periodo 2019 al 2021 el variaciones en el índice de victimización y de percepción de inseguridad; la Policía Nacional del Perú a través de sus 133 comisarías vienen desplegando actividades y operaciones frente a la delincuencia, entre otros, a través del patrullaje motorizado que como es de conocimiento público presenta una serie de limitaciones; a la fecha solo cubre en el 84% de los sectores de patrullaje de la provincia de Lima con solo el 74% de flota vehicular de Lima.

A través del levantamiento de información, se ha podido evidenciar limitada gestión del patrullaje motorizado desarrollado por las comisarías y unidades de emergencia de la región policial lima en la provincia de Lima. Se planteó como objetivo general el explicar las causas que generan el deficiente patrullaje motorizado en la Región Policial Lima, así como se hizo uso del método científico.

Con la finalidad de mejorar el patrullaje motorizado y la relación con la población, reducir los índices de victimización, gestionar adecuadamente los recursos asignados, brindar información sobre el desempeño del patrullaje motorizado que se realiza a nivel sectores, se propone implementar un sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado para enfrentar el problema público evidenciado cuyo diseño ha sido prototipado; es deseable, factible y viable y su implementación contaría con los recursos necesarios.

Palabras Claves: Patrullaje motorizado, gestión pública, comisaría, sistema integrado.

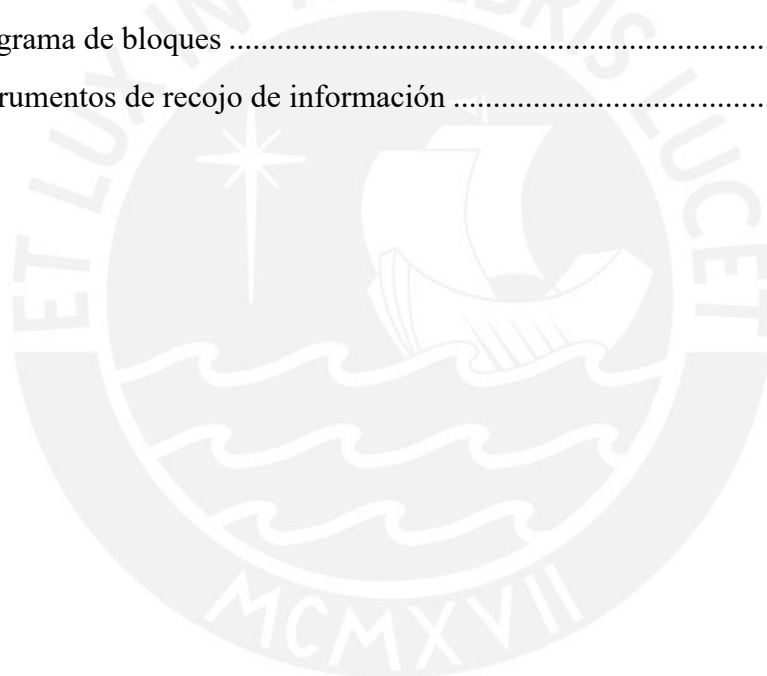
ÍNDICE DE CONTENIDO

CARÁTULA	i
INFORME DE SIMILITUD	ii
RESUMEN.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	iv
ÍNDICE DE ANEXOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS	viii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I MARCO CONTEXTUAL: EL PATRULLAJE MOTORIZADO EN KA REGIÓN POLICIAL LIMA.....	3
1.1. Contexto del patrullaje motorizado (PM) en la región policial Lima.....	3
1.2. Arquitectura del problema	5
1.2.1. Descripción de la dimensión gravedad del problema en la región Lima.....	6
1.2.2. Fases del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima. 6	
1.2.3. Descripción dimensión: actores participantes en las fases del patrullaje motorizado en la región policial de Lima.	6
1.2.4. Sectores de patrullaje motorizado en la región policial Lima.	7
1.3. Causas del problema	7
1.4. Análisis causal del problema.....	9
CAPÍTULO II: MARCO CONCEPTUAL DEL PROBLEMA.....	21
2.1. Gestión Pública	21
2.1.1. Eficiencia de la gestión pública	23
2.1.2. Patrullaje Motorizado	24
2.2. Marco institucional y normativo relacionado con el problema.....	26
2.2.1. Marco Normativo.....	26
2.2.2. Marco Institucional	28
2.2.3. Políticas Públicas Generales frente al Problema Identificado	29
2.2.4. Políticas Públicas Específicas.....	30

CAPÍTULO III DISEÑO METODOLÓGICO	32
3.1. Problema reformulado y desafío de innovación	32
3.1.1. Reformular la oportunidad inicial.....	32
3.1.2. Definir el desafío de innovación.....	34
3.2. Experiencias previas para hacer frente al desafío de innovación.....	34
3.2.1. Colombia: Sistema de Información de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes.....	34
3.2.2. Chile: Metodologías para la modernización del servicio policial.....	36
3.2.3. Ecuador: Sistema de Posicionamiento Global en el patrullaje motorizado de la Policía Nacional del Ecuador.	38
3.3. Concepto final de la innovación.....	40
3.3.1. Descripción del concepto final de innovación.....	40
3.3.2. Proceso de desarrollo del concepto final de innovación.....	41
3.4. Prototipo final de la innovación.....	47
3.4.1. Descripción del prototipo final	47
3.4.2. Proceso de desarrollo del prototipo final de innovación.....	48
CAPÍTULO IV ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS.....	51
4.1. Análisis de deseabilidad.....	51
4.2. Análisis de factibilidad.....	52
4.3. Análisis de viabilidad.....	54
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES.....	58
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	64
ANEXOS.....	68
Anexo 1: Explorando el espacio de la política.....	68
Anexo 2: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre la arquitectura del problema público	85
Anexo 3: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre las causas del problema público	87
Anexo 4: Módulos del sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado	88
Anexo 5: Prototipo sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado.....	89
Anexo 06 Desarrollo del testeo del prototipo.....	90
Anexo 07 Diagrama de bloques	93
Anexo 08 Instrumentos de recojo de información	94

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Explorando el espacio de la política	67
Anexo 2: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre la arquitectura del problema público	85
Anexo 3: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre las causas del problema público	87
Anexo 4: Módulos del sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado.....	88
Anexo 5: Prototipo sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado.....	89
Anexo 06 Desarrollo del testeo del prototipo	90
Anexo 07 Diagrama de bloques	93
Anexo 08 Instrumentos de recojo de información	94



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Criterios para seleccionar un problema.....	5
Tabla 2 Principales actores influyentes en el problema.....	7
Tabla 3 Marco normativo concerniente al problema identificado	26
Tabla 4 Marco institucional frente al problema identificado	29
Tabla 5 Políticas públicas generales frente al problema identificado.....	30
Tabla 6 Políticas públicas específicas frente al problema identificado	31
Tabla 7 Índice de jerarquización de las causas	32
Tabla 8 Sistema de Información de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes.....	35
Tabla 9 Metodologías para la modernización del servicio policial de Carabineros de Chile. 37	
Tabla 10 Sistema de Posicionamiento Global en el patrullaje motorizado de la Policía Nacional del Ecuador.	39
Tabla 11 Descripción del concepto.....	40
Tabla 12 Agrupación de ideas en base a criterios afines	43
Tabla 13 Priorización del grupo de ideas.....	44
Tabla 14 Priorización de ideas	45
Tabla 15 Descripción del bosquejo del concepto.....	45
Tabla 16 Matriz de costeo e indicadores.....	56
Tabla 17 Víctimas en el área urbana de Lima según tipo de hecho delictivo 2010-2021	70
Tabla 18 <i>Apreciación de la población sobre tipo de vigilancia 2010-2021</i>	71
Tabla 19 <i>Adquisición de vehículos a nivel nacional</i>	73
Tabla 20 <i>Desarrollo del producto “patrullaje por sector” 2017- 2021</i>	74
Tabla 21 Situación del parque automotor de la región policial Lima.....	75
Tabla 22 Cantidad de personal policial de las comisarías de la Región Policial Lima por actividad principal.....	76
Tabla 23 Primer producto, patrullaje por sector	78
Tabla 24 Segundo producto, comisarías con las condiciones básicas para el servicio a la comunidad.....	79
Tabla 25 Tercer producto, operaciones policiales para reducir los delitos y faltas	80
Tabla 26 <i>Cuarto producto, subunidades especializadas con las condiciones básicas para operaciones policiales</i>	81
Tabla 27 <i>Quinto producto, comunidad organizada a favor de la seguridad ciudadana</i>	82

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Causas de la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado	10
Figura 2 Árbol de problemas y causas.....	11
Figura 3 Diagrama de Ishikawa.....	12
Figura 4 Influencia de la limitada gestión del patrullaje motorizado en la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado	15
Figura 5 Influencia de la deficiente capacitación y entrenamiento del personal PNP en la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado.....	17
Figura 6 Influencia de la débil articulación entre unidades PNP que efectúan patrullaje motorizado en la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado.....	20
Figura 7 Victimización en el área urbana de Lima 2010 - 2021.....	68
Figura 8 Percepción de inseguridad ciudadana área urbana de Lima 2010-2021	69
Figura 9 Hechos delictivos que afectaron a la población, año 2021.....	70
Figura 10 Ubicación del problema en la cadena de valor.....	83
Figura 10 Ubicación del problema a nivel de la cadena de valor	83

INTRODUCCIÓN

El patrullaje motorizado, de acuerdo a la Policía Nacional del Perú (PNP) (2013), es el desplazamiento efectuado por los funcionarios de dicha institución mediante el empleo de autos, camionetas o motocicletas, mediante las cuales es posible realizar la vigilancia de un área específica de modo que se puedan desarrollar actividades de prevención, disuasión y control de faltas y hechos delictivos, que los ciudadanos puedan percibir directamente. Esta clase de patrullaje presenta la mayor efectividad para vigilar entornos urbanos y preservar el orden y la seguridad en la población, siendo responsabilidad de las comisarías y unidades de patrullaje motorizado y escuadrones de emergencia; requiriendo aplicar esta actividad con una adecuada gestión de los recursos asignados.

Según Cossio (2020), la institución policial es la entidad tutelar a la cual el estado asigna el aseguramiento, mantenimiento y restauración del orden interno con pleno apego constitucional y legal, de modo tal, que cumple su finalidad institucional, y desde el ámbito normativo, hace cumplir las leyes, finalmente, desde el ámbito social, cumple la prevención y la disuasión de las conductas ilícitas, tanto en los delitos, como en las faltas que se comenten en la sociedad peruana. Por eso, busca gestionar los recursos asignados, entre ellos los asignados al patrullaje motorizado, lo que permitirá viabilizar un adecuado servicio a favor de la colectividad, disminuir las tasas de victimización y percepción de inseguridad ciudadana.

El proyecto final de innovación propuesto para optar el grado de Magíster en Gobierno y Políticas Públicas, presenta por objetivo reducir deficiencias en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial lima en la provincia de Lima en el período 2019 – 2021.

El trabajo de indagación aborda el diagnóstico de la problemática, presentando una propuesta alternativa para remediar el problema, sustentando un análisis reflexivo, para ello, diseña la propuesta de innovación, sustenta su viabilidad, para posteriormente, presentar conclusiones y adjuntar los respectivos anexos (Cossio, 2020).

Finalmente, el patrullaje motorizado desarrollado por la región policial de Lima en la provincia del mismo nombre, es la propuesta de solución es el mecanismo idóneo para

contrarrestar un fenómeno social con relevancia estatal, por cuanto la deficiente atención y acciones de patrullaje, tanto logístico como humano, permite evidenciar problemas estatales que deben ser enfrentados para dinamizar la gestión pública, debiendo existir una integración de gestión del patrullaje en las comisarías y diferentes áreas de patrullaje, dando un seguimiento web de la prestación del servicio en forma eficiencia y efectiva. En donde, es fundamental tener mecanismos de comunicación, gestión logística e integración institucional con la sociedad para las acciones de seguridad ciudadana.

LOS AUTORES.



CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL: EL PATRULLAJE MOTORIZADO EN LA REGIÓN POLICIAL LIMA

1.1. Contexto del patrullaje motorizado (PM) en la región policial Lima

Considerando los datos referidos para la describir el espacio de política en seguridad, según lo registrado en el **anexo 1**, se evidencia como objeto de interés el alto número de hechos delictivos como robos monetarios, de carteras, dispositivos móviles, así como estafas, robo de vehículos, entre otros, en Lima metropolitana periodo 2019 – 2021 por sus altos niveles, actualmente es el centro de atención en los diversos medios informativos. Por tanto, se necesita la adopción de una serie de medidas ya que afecta la propiedad pública del Estado y privada en los 10 millones de ciudadanos de la ciudad, buscando brindar un ambiente más seguro para sus habitantes y donde prime el orden público.

A la fecha, el Estado por intermedio de la Policía Nacional del Perú (PNP) y las 133 comisarías que tiene Lima, viene ofreciendo una serie de actividades para reducir el número de víctimas y la percepción de inseguridad especialmente la vigilancia a través del patrullaje motorizado por su alta eficacia.

Actualmente, el patrullaje motorizado solo cubre el 82% de los sectores de patrullaje según el mapa del delito, el número de patrulleros ha venido fortaleciéndose paulatinamente pero limitadamente y responde a la estrategia del Estado, presenta limitaciones logísticas tanto en la cantidad de policías, de equipamiento, financiamiento, como de los aplicativos informáticos. El producto ofrecido requiere mejora.

Últimamente se ha incorporado a esta lucha los gobiernos locales con las limitaciones propias tanto legales como funcionales a través del sereno de patrullaje motorizado para la atención prioritaria en temas como el comercio informal y consumo del alcohol en la vía pública, así como del patrullaje integrado que se efectúa en forma itinerante.

Siendo el tema de interés “alto número de hechos delictivos como robos monetarios, carteras, dispositivos móviles, estafas, robo de vehículos, entre otros, periodo 2019 -2021”, es identificable que la política estatal más relevante en cuanto a éste, es el Programa Presupuestal

030 Reducción de los delitos y faltas que afectan la seguridad ciudadana a cargo del Ministerio del interior. Este posee cinco productos siendo estos: 1) Patrullaje sectorial; 2) Comisarías que presenten requerimientos básicos que permitan atender efectivamente a la sociedad; 3) Operaciones del personal de policía con el fin de disminuir la ocurrencia de faltas y hechos delictivos; 4) Subunidades adecuadamente equipadas que apoyen las operaciones de la policía; y, 5) Población que se organiza para promover la seguridad ciudadana. Se ha identificado que el servicio de producto patrullaje sectorial se relaciona de modo directo al tema de interés y que presenta ineficacia en el uso de los recursos.

Tomando en cuenta el ámbito de esta política pública y la localización de este problema que afecta a la sociedad en su conjunto, dado el nivel de los productos, se ha identificado una serie de problemas potenciales a considerar siendo estos los siguientes:

- Inoportunas acciones para promover la seguridad en la ciudadanía como parte de la prestación del servicio policial en la Región Policial Lima, en la provincia homónima, en el período 2019 – 2021.
- Insuficiente patrullaje motorizado dirigido a la prestación del servicio policial en la Región Policial Lima, en el período 2019-2021.
- Limitadas estrategias técnico policial llevadas a cabo por las unidades especializadas en la ejecución del servicio policial dirigidas a disminuir la ocurrencia de faltas y hechos delictivos en la Región Policial Lima, entre los años 2019-2021.
- Deficientes ambientes por la infraestructura de las comisarías que aún carecen de los requerimientos básicos para brindar servicios apropiados a la sociedad en la Región Policial Lima, entre los años 2019-2021.
- Limitadas unidades especializadas para prestación del servicio policial que cuenten con los requerimientos básicos para las operaciones de la policía de la Región Policial Lima, en el período 2019-2021.

Con las consideraciones precedentes, es que se elabora la elección del problema público bajo los siguientes criterios requeridos por el área de investigación de la PUCP (2021), siendo:

Tabla 1

Crterios para seleccionar un problema

Si el estudiante.....	Entonces.....
.....encuentra que existe mucha evidencia sobre ese problema y ya tiene suficiente certeza sobre qué solución funciona frente a ese problemano hace mucho sentido seleccionar ese problema como punto de partida para el proyecto final de innovación.
.....encuentra que existe evidencia sobre el problema y no sabe la solución, pero sabe al mismo tiempo que este problema no es relevante en tanto no tiene efectos importantes sobre la población o el país.en ese marco ¿Para qué elegir ese problema como punto de partida del proyecto de innovación?
.....encuentra que existe evidencia limitada sobre el problema y sus causas; asimismo, sabe que este problema es relevante por los efectos en la población y el país; y al mismo tiempo sabe que no hay una solución identificadaese problema es un buen partida para el desarrollo del proyecto de innovación
.....encuentra que existe evidencia sobre el problema, sabe que es relevante por sus efectos en la población o el país, y tiene una ligera idea de su solución.ese problema es un buen punto de partida para el desarrollo del proyecto de innovación

Fuente: Elaboración propia

Considerando los aportes de las fuentes de datos consideradas que aborda este tema, se puede identificar que el producto que presentó una mayor cantidad de fallos y dificultades en su desarrollo es el siguiente:

“Deficiente prestación del patrullaje motorizado de Región Policial Lima, en el periodo 2019-2021.”

1.2.Arquitectura del problema

El fundamento del problema previamente señalado presenta 4 dimensiones que lo sustentan, las cuales son las siguientes:

- Gravedad del problema del PM en la región policial de Lima.
- Fases del PM planteado para la región policial Lima.

- Actores participantes en las fases del PM en la región policial de Lima.
- Sectores de PM en la región policial Lima.

Asimismo, el diseño de estudio, están debidamente detallados en el anexo 02.

A continuación, vamos a explicar la arquitectura del problema:

1.2.1. Descripción de la dimensión gravedad del problema en la región Lima

A través de una revisión de documentación relacionada al problema identificado, se ha establecido que alrededor del 82% de los sectores de patrullaje señalados en el mapa de delitos vehículos, asimismo se ha efectuado una verificación de los registros presentes en la unidad de administración de la región policial Lima, así como para las Divisiones policiales de esta zona, se obtuvo información de limitaciones logísticas tanto de personal, financieras, de equipamiento, de sistemas informáticos, así como en la cantidad de patrulleros que vienen incrementándose paulatinamente.

1.2.2. Fases del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima.

Para comprender las fases del patrullaje motorizado, se llevó a cabo una revisión documental, así como observaciones no participativas. Como resultado, se ha determinado que las fases del patrullaje motorizado en el ámbito territorial señalado son cuatro: planeamiento, regulación, ejecución y control. El planeamiento se constituye por un conjunto de acciones orientadas a identificar los sectores, los recursos y las fuerzas con que se cuentan, así como las mejores estrategias. La regulación implica una serie de acciones destinadas a determinar las reglas y disposiciones del patrullaje motorizado. La ejecución se plantea la realización del patrullaje motorizado. En el control se efectúa las acciones para verificar el cumplimiento del patrullaje motorizado.

1.2.3. Descripción dimensión: actores participantes en las fases del patrullaje motorizado en la región policial de Lima.

Dentro de la acción revisora de los documentos institucionales del Mininter y PNP, además de la información recabada directamente de los agentes involucrados en la investigación sobre el PM en la región policial de Lima, se tiene:

Tabla 2
Principales actores influyentes en el problema

Fase	Actor (es)
Planeamiento	Jefe de Region Policial Lima
	Jefe de Administración de la Región Policial Lima
Organizar	Jefe de Planeamiento operativo de la Región Policial Lima
	Jefes de Divisiones de la Región Policial Lima
	Jefes de la Unidad de Planeamiento operativo de la Divisiones de la Región Policial Lima
Dirigir	Comisarios de la Región Policial Lima
	Jefes de patrullaje de las comisarías de la Región Policial Lima
	Persona PNP de las vehiculos patrulleros
Controlar	Inspectoría General de la PNP
	Comisarios de la Región Policial Lima
	Jefes de patrullaje de las comsiarias de la Región Policial Lima

Fuente: Elaboración propia

1.2.4. Sectores de patrullaje motorizado en la región policial Lima.

Se efectuó una exploración del legajo teórico causal y recogido datos documentales, se han establecido que son 542 (82%) los sectores de patrullaje que se viene cubriendo servicio de patrullaje motorizado en la provincia de Lima actualmente.

1.3. Causas del problema

Actualmente no existen análisis que señalen los causales de la ineficiente prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima, durante el periodo 2019-2021,

pero, tomando en cuenta el impacto que tiene el patrullaje motorizado en la paz, el orden, y prevención de ilícitos penales, es importante se aborde el estudio de este tema.

Se presentan diversos estudios que consideran los casos de fallas en el patrullaje motorizado por el personal policial, el cual se puede aplicar al problema abordado por la indagación

Palomino (2017) refiere que el patrullaje motorizado en Trujillo es muy importante porque ataca y repele la acción de la delincuencia, que presenta limitaciones en cuanto al número de policías y motos, que es insuficiente ya que no se logran cubrir todos los lugares por patrullar, también refiere que es ineficiente por adolecer de estrategias, así como procedimientos claros y previsibles como los horarios, relevos, lugares de patrullaje, entre otros.

MPPMC (2013) señala que el patrullaje motorizado se refiere a la actividad llevada a cabo por la PNP, empleado automóvil, camioneta pick up, camioneta panel o en motocicleta y consiste en el desplazamiento en una determinada área geográfica en horas inopinadas, de modo que se pueda realizar la prevención de la ocurrencia de faltas y hechos delictivos. Esta actividad es realizada por las comisarías en las principales calles, jirones de sus jurisdicciones y unidades de emergencia que realizan también esta actividad, pero en las principales avenidas la cual es asignada por esa unidad.

La PNP (2018), refiere por su parte que los efectivos policiales tienen como principal acción preventiva generar confianza en la ciudadanía para prevenir la comisión de actos contrarios a la normatividad penal, y por ello, brindar una respuesta policial ante los pedidos de emergencias o llamadas antes distintos hechos de relevancia. Para ello, es que están cercanos a las situaciones los patrullajes en sus distintas modalidades. Entonces brindar una atención urgente es beneficioso para la entidad.

Sin embargo, es necesario precisar que muchas veces la oportuna intervención policial en el lugar de los hechos no permite la captura de los presuntos criminales, pero la rápida presencia policial genera tranquilidad y en cierta medida calma los ánimos de la población en el lugar de los hechos criminales, pero el impacto que produce el servicio policial en estas circunstancias es positivo.

Dammert (2021), señala que el servicio policial puede evaluarse desde las cifras estadísticas, de tal motivo, en su estudio señala que existe un 50% de los departamentos que rubrican la existencia de un bajo índice de patrullaje. Ello es originado por múltiples determinantes, en el ámbito externo e interno, siendo que el primero está en función de la percepción ciudadana, donde se inciden las conductas criminales, el aumento de denuncias y la lentitud para sancionar a los responsables.

La POI (2016) señala que el limitado patrullaje sectorial es causado por una falta de unidades vehiculares, así como a la falta de policías en las comisarías, estos factores no permiten cubrir la totalidad de las áreas definidas en el mapeo delictivo lo que deriva en la aparición de circunstancias potenciales que los delincuentes aprovechan y consiguientemente el incremento de ilícitos penales, siendo esto percibido por la población, y asociado a una deficiente presencia de la policía en la calle.

USAID (2013) señala que una deficiente ejecución del patrullaje motorizado implica un carente desarrollo estratégico que no se sustenta en un previo conocimiento de los problemas comunitarios y falta de un permanente contacto ciudadano.

La CGR (2019) señala como resultado del operativo de control “Seguridad Ciudadana 2019”, llevado a cabo del 10 al 14 de junio del 2019 haber advertido carencias y limitaciones advertidas en la prestación de los servicios de seguridad ciudadana que prestan las comisarías y servicio de serenazgo. Las carencias y limitaciones son las siguientes: 84% de unidades policiales carecen de radios portátiles, 54% no existe videovigilancia operativa, y el 31% de los vehículos están inoperativos, de modo que no existe un equipamiento integral al personal policial que hace un patrullaje a pie, entonces, en modo general, se evidencia objetivamente que dichos factores limitan la prestación del servicio por carencia de materiales.

1.4. Análisis causal del problema

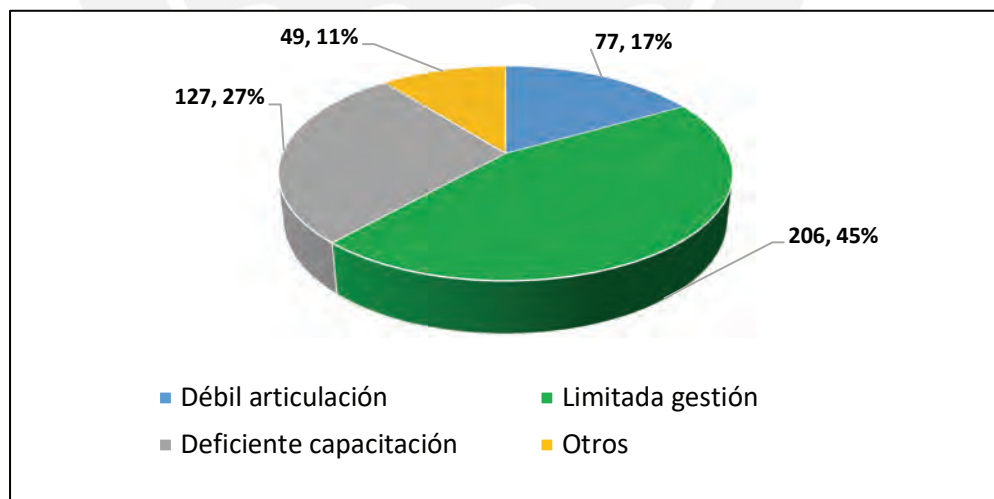
La investigación tratada se basa bajo la esquematización de un problema concreto con especial vinculación del sector público que merece su atención y propuesta de solución, por eso, se detalla en la matriz de consistencia del anexo 02.

Luego de efectuar observación, entrevistas, cuestionarios y se aplicó la revisión de una serie de documentos impresos y digitales, la misma que nos permite tener tres causas:

- Causa 1:
Limitada gestión del patrullaje motorizado.
- Causa 2:
Deficiente capacitación y entrenamiento de los funcionarios de la PNP encargados del patrullaje motorizado.
- Causa 3:
Limitada articulación interinstitucional que efectúan patrullaje motorizado.

La encuesta efectuada corrobora los resultados señalados respecto a las tres causas explicativas del problema público denominado deficiencia en la cobertura del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima, durante el periodo 2019-2021”

Figura 1
Causas de la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado

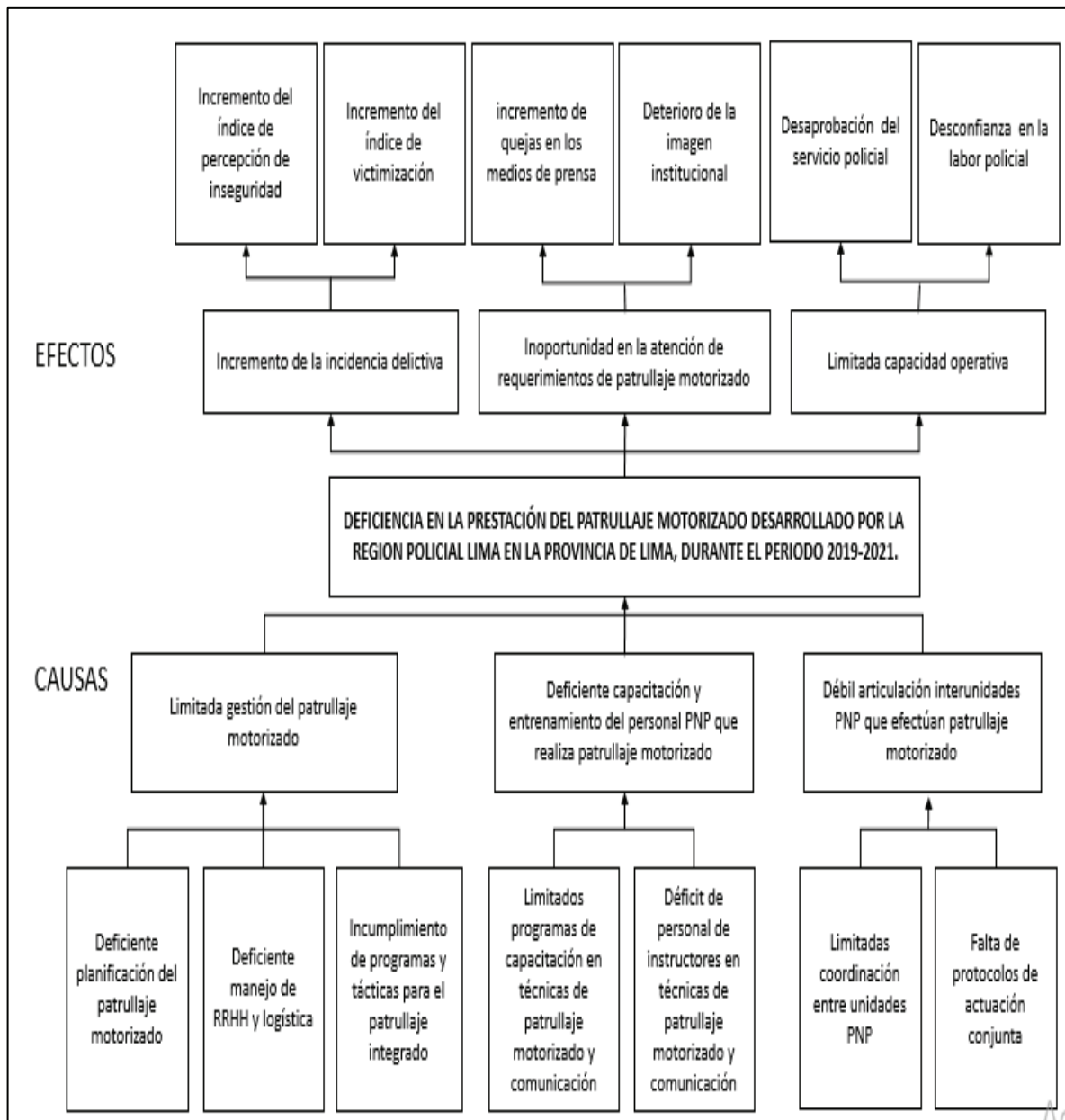


Fuente: Elaboración propia

Donde el 45% señalaron como uno de los determinantes de la deficiente cobertura del PM, a la limitada gestión del PM, el 27% de los encuestados a la deficiente capacitación y el 17% a la débil articulación entre unidades PNP encargadas del patrullaje motorizado.

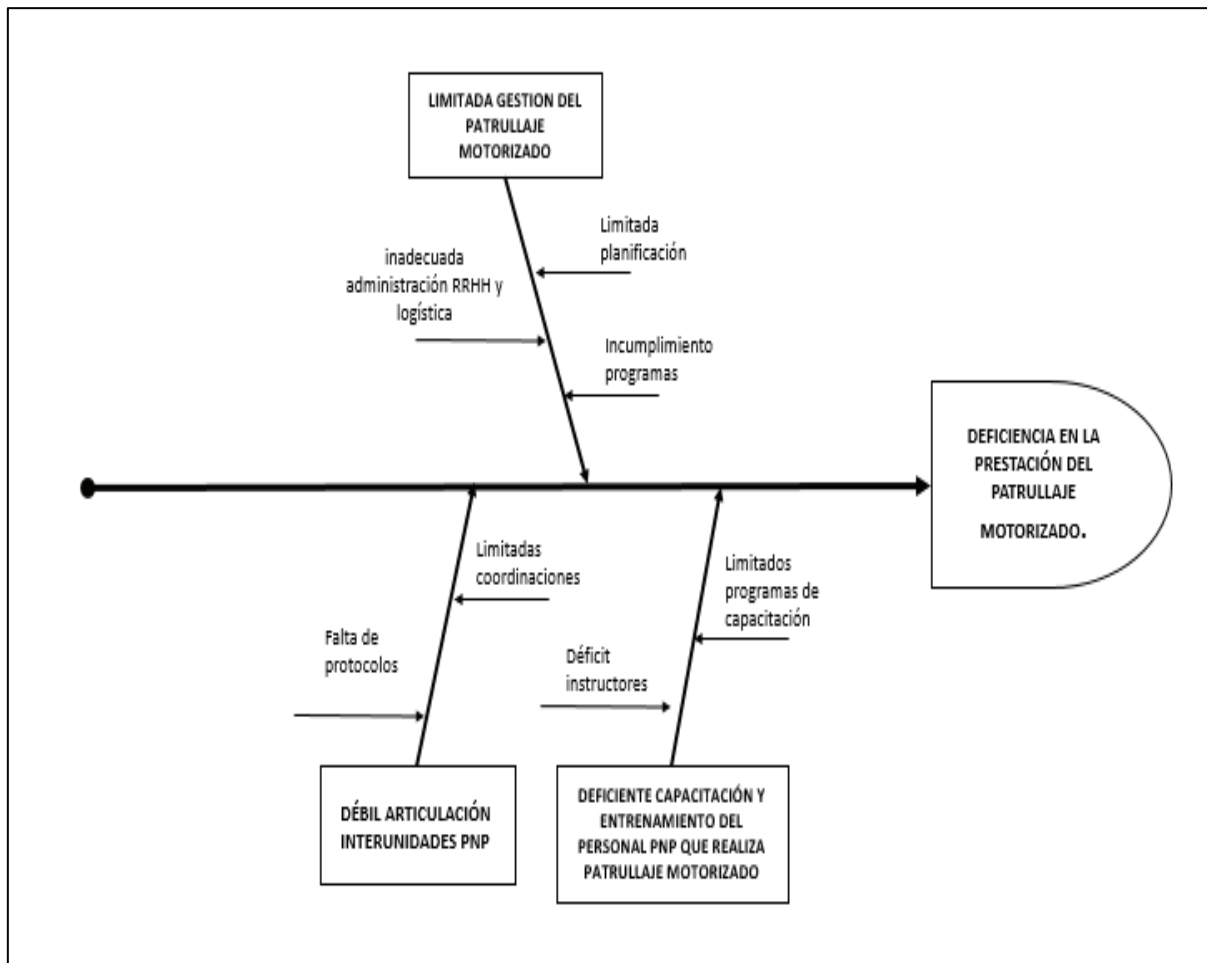
Entonces las causas tienen vinculación directa con el fenómeno de estudio y que genera incremento de la ocurrencia de delitos, incremento de la percepción de inseguridad, entre otras.

Figura 2
Árbol de problemas y causas



Fuente: Elaboración propia en base a información de las Divpales REGPOL Lima.

Figura 3
Diagrama de Ishikawa



Fuente: Elaboración propia en base a información de las Divpoles REGPOL Lima

Causa 1: Limitada gestión del patrullaje motorizado

Luego de realizar observaciones, entrevistas y revisión documental, se ha identificado que una de los orígenes definibles del inconveniente público está relacionado a la limitada gestión del patrullaje motorizado.

Benavides (2011) señala que la gestión son las guías orientadoras del planeamiento, organización, dirección y control de los recursos y trabajo hacia los objetivos que se pretende alcanzar, el conjunto de secuencias que deberán de realizarse para implementar un objetivo asimismo es el tiempo que se dedica para la realización de cada una de sus partes, así como todas las acciones que permitan su concretización. La gestión limitada está relacionada a la falta de instrumentos de gestión.

El patrullaje motorizado forma parte de las innumerables actividades asignadas a la PNP (2013), la suma de estas actividades conforma el llamado servicio policial, el cual es llevado a cabo por los funcionarios activos de la PNP, de manera que se oriente hacia el logro de la misión de esta institución, así como sus labores organizativas propias, en concordancia con sus fundamentos constitucionales, así como con la legislación vigente, y la normativa reglamentaria vigente.

Por ser esta actividad, eminentemente técnica que realiza el Estado empleando a la PNP, los funcionarios policiales que llevan a cabo la misma requieren de una alta especialidad ya sea en técnicas y procedimientos del patrullaje, también por requerir la realización del patrullaje motorizado el desarrollo de diversas actividades y objetivos previamente planificado; se requiere para tal efecto de una adecuada gestión pública a través de un eficiente manejo de recursos ya sean tangibles e intangibles puestos a su disposición para conseguir un fin o satisfacer una necesidad.

Esta situación es evidenciada en las entrevistas efectuadas a los comisarios de Independencia, La Victoria y San Martín de Porres.

“Las Unidades Vehiculares PNP presentan desperfectos; no tienen buen mantenimiento en maestranza PNP; asimismo, el parque automotor de la Municipalidad es reducido, siendo insuficiente para distribuirlo en las 8 comisarías (Conversación personal con Ángel De la Barra, Comisario de la Cía. PNP San Martín de Porres, 2021).

“Los vehículos para el patrullaje presentan la limitación de que no son todo terreno; para esta jurisdicción se requieren camionetas, dada la extensión y las condiciones de las vías, además de contarse con sectores de difícil acceso” (Conversación personal con Jhon Lujan Munive, Comisario de la CIA PNP Independencia, 2021).

“Los vehículos no tienen la tecnología necesaria para el control de identidad, así como tampoco tienen cámaras para perennizar la intervención” (Conversación personal con Valerio Ramos Centeno, Comisario de la CIA PNP La Victoria, 2021).

De tal manera, se ha reconocido la existente limitación en la prestación del servicio policial del PM, a consecuencia de la deficiente planificación, limitado manejo de los recursos humanos como logísticos y del incumplimiento de los programas y tácticas.

Donde la deficiencia resultante de falta de planeación radica en que no se priorizan las acciones en la programación de acción vinculadas en la programación presupuesta, donde no se toma en cuenta debidamente el PM, y que además evidencia el poco tratamiento en las políticas públicas, la misma que si se da una real atención tendrá impactos favorables para la seguridad y beneficios para la colectividad.

Con relación al limitado manejo del talento humano, así como de recursos de logística, se ha evidenciado una serie de problemas derivados del deficiente e inoportuna asignación de los recursos asignados al patrullaje motorizado.

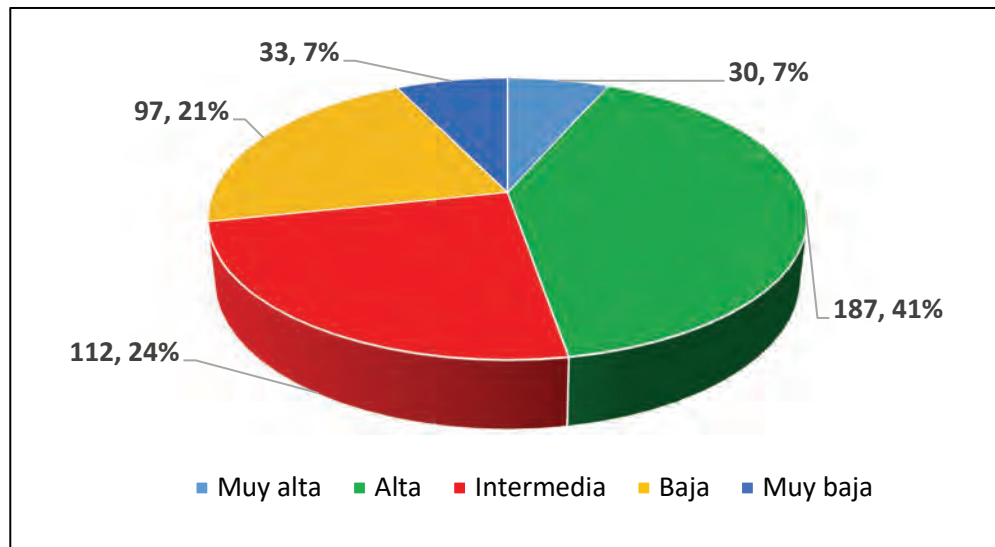
Sobre el incumplimiento de los programas y tácticas para el patrullaje motorizado está relacionado, por acciones internas, tanto de acción personal, como de omisión funcional, en donde, se delimita las acciones del PM.

La inacción estatal ha traído consecuencia el incremento de la incidencia delictiva y por ende el aumento de crímenes, lo que incide en la percepción de inseguridad, y aumento de la criminalidad.

La influencia de la limitada gestión del patrullaje motorizado sobre la deficiencia en la cobertura del PM desarrollado por la región policial Lima, durante el periodo 2019-2021, queda reforzado por los hallazgos de la encuesta desarrollada sobre los jefes de división y sus jefes de planeamiento operativo, de las unidades de emergencia, comisarios y sus jefes de patrullaje de la región policial Lima.

Figura 4

Influencia de la limitada gestión del patrullaje motorizado en la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado



Fuente: Elaboración propia en base a información de las Unidades PNP de la REGPOL Lima

La figura evidencia que el 41% de las respuestas señalan que la limitada gestión del patrullaje ejerce una alta influencia en la deficiencia en la cobertura del PM desarrollado por la región policial Lima. El 7% de la población refiere que hay una baja y muy baja influencia.

Causa 2: Deficiente capacitación y entrenamiento del personal PNP que realiza patrullaje motorizado

Luego de realizar observaciones, entrevistas y revisión documental, se ha identificado que entre los determinantes explicativos de este problema se vincula a la deficiente capacitación y entrenamiento de los funcionarios PNP encargados del patrullaje motorizado

Para Chiavenato (2007) sustenta que el recurso humano debe tener conocimiento actualizado y en forma constante, lo que genera un proceso educacional eficiente, lo que implica fortalecer capacidad para ponerlas en práctica en la realidad. Entonces, se debe aprovechar el conocimiento y habilidades en el desempeño policial, pero que debe tener un nivel estratégico y debidamente sistematizado. De modo que se hace frente a un problema social con estrategias debidamente planificadas, y se obtienen resultados éxitos bajo métodos y técnicas preestablecidas. El reto es continuar el proceso educacional en todos los efectivos policiales.

Una eficiente capacitación está directamente relacionada con una buena atención a los usuarios. Vilca (2021) sostiene que la calidad del servicio se mide con la existencia de satisfacción de usuarios, lo que implica dotar de esfuerzo y recursos para garantizar una seguridad y reducir crímenes mediante la adopción de tecnología en el PM.

La información recogida confirma que contar con personal capacitado, implica un aspecto importante para brindar el adecuado servicio, es por eso que se lleva a cabo el control del rendimiento del personal.

“Anualmente hay una meta establecida para productividad y rendimiento policial en cuanto a patrullaje, lo cual se refiere al control que lleva a cabo el MININTER como ente rector en la aplicación del Programa Presupuestal 0030” (Conversación personal con Enrique Valderrama, Jefe de la UNEME Sur 2, 2021).

Los funcionarios PNP que realizan patrullaje motorizado actualmente evidencia una deficiente capacitación y esta afirmación se deriva de una limitada programación de capacitaciones en técnicas de patrullaje motorizado y comunicación, así como un número deficiente de instructores sobre las técnicas de patrullaje motorizado y comunicación

Se ha identificado que la deficiente capacitación y entrenamiento de los funcionarios PNP que ejecutan patrullaje motorizado se origina por el escaso número de programas dirigidos a capacitar a los funcionarios PNP sobre técnicas de patrullaje motorizado y comunicación, así como una cantidad ineficiente de instructores que lleven a cabo estas capacitaciones.

Asimismo, las limitaciones que se presentan por carecer de programas de capacitación en técnicas de PM generan que el personal a cargo no tenga una actualización de técnicas y estrategias ni mucho menos se cumple con llevar a cabo la teoría a la práctica, lo que genera un distanciamiento en el proceso educacional. Con relación a la cantidad inadecuada de instructores en técnicas de patrullaje motorizado y comunicación, se identifica que únicamente las unidades de emergencia realizan, a través de personal capacitado, el fortalecimiento de las técnicas de patrullaje motorizado.

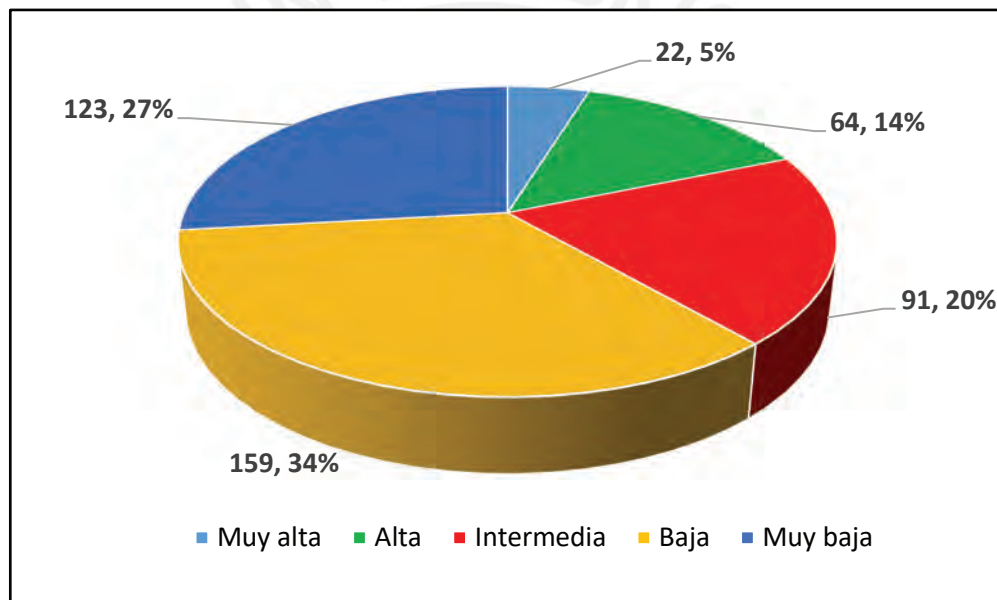
Es evidente que existe una relación capacitación-producción, donde, si están debidamente capacitados para realizar el PM, el servicio policial será eficiente, sin embargo, si

ello no se realiza, genera reducción de producción y aumenta la criminalidad, lo que genera el deterioro de la imagen y del servicio policial.

Así también, se identificó la influencia de la deficiente adiestramiento y preparación de los funcionarios PNP encargados del patrullaje motorizado en la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado en la encuesta practicada a los jefes de división y sus jefes de planeamiento operativo, de las unidades de emergencia, comisarios y sus jefes de patrullaje de la región policial Lima.

Figura 5

Influencia de la deficiente capacitación y entrenamiento del personal PNP en la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado



Fuente: Elaboración propia en base a información de las Unidades PNP de la REGPOL Lima

La figura evidencia que el 34% de las respuestas señalan que la deficiente capacitación y entrenamiento ejerce una baja influencia en la deficiencia en la cobertura del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima. El 5% de la población refiere que hay una muy alta influencia.

Causa 3: Débil articulación entre unidades PNP que efectúan patrullaje motorizado.

Luego de realizar observaciones, entrevistas y revisión documental, se ha identificado que, entre los determinantes explicativos de este problema, se halla la débil articulación entre unidades PNP que efectúan patrullaje motorizado.

Fernández (2017) señala que la sobre los problemas de la escasa articulación de instituciones y agentes públicos, se ha estudiado apropiadamente en el marco de la Política Nacional de Modernización de la Gestión pública y constituye parte de los fallos más importantes de la gestión, siendo un fundamento que orienta esta política, y un eje transversal en su implementación.

Con relación a la débil articulación entre unidades PNP, se ha evidenciado que el patrullaje motorizado en las jurisdicciones policiales las realiza los patrulleros de las comisarías y también las unidades de emergencia como: escuadrón de emergencia, pelotón cobra, los halcones (patrullaje en motocicleta), el patrullaje en la jurisdicción de su competencia funcional de: las áreas de investigación de robo de vehículos, de la policía de tránsito, del escuadrón verde y el grupo terna, de la policía de control de bancos entre otras. Si bien es cierto en ciertos sectores de la población es bien visto la recurrencia de la presencia policial, también es cierto que en otros sectores es limitado el patrullaje policial. Se desperdicia recursos, tiempo, medios y ante todo un deficiente servicio a la colectividad.

La averiguación acopiada en las entrevistas a los actores clave, evidencia la presencia de la causa en el problema identificado. Se encontró, en la información recogida, que la problemática responde a la falta de sectorización por cuadrantes y la carencia de articulación con los actores competentes. El jefe de la UNEME Sur 1, señala que

“Las unidades de la PNP no tienen los mismos medios y frecuencia de comunicación; hay unidades PNP que no le dan prioridad al patrullaje motorizado. Sobre esto además existe el trámite burocrático que tiene que realizar la PNP con el fin de brindar mantenimiento a los vehículos para destinarlos al servicio de Patrullaje Motorizado; no hay articulación.” (Conversación personal con Oscar Vásquez Moreno, 2021).

En línea de lo mencionado, podemos decir que la falta de articulación no permite que se realicen alianzas estratégicas con otros actores, así como la articulación entre otros actores vinculados, o que la vinculación sea limitada. La comunicación interinstitucional en el otorgamiento de servicios públicos es esencial. Permite que los responsables reporten el seguimiento y manifiesten las posibles alertas. De modo tal que se pueda otorgar un mejor servicio a la ciudadanía.

Se ha identificado que la débil articulación entre unidades PNP, así como unidades especializadas PNP que efectúan patrullaje motorizado es resultado de que se coordina de manera escasa su desarrollo por parte de las unidades PNP y la carencia de protocolos para la actuación conjunta.

Entonces, al existir una limitada coordinación entre unidades PNP, debe solucionarse dicho aspecto, mediante el diálogo, documentos de gestión y generar planes de articulación, con el fin de realizar reuniones y ejecutar acciones en conjunto para alcanzar metas y objetivas, en ese sentido, el PM permite realizar todos estos aspectos para reducir la percepción de inseguridad y reducir crímenes.

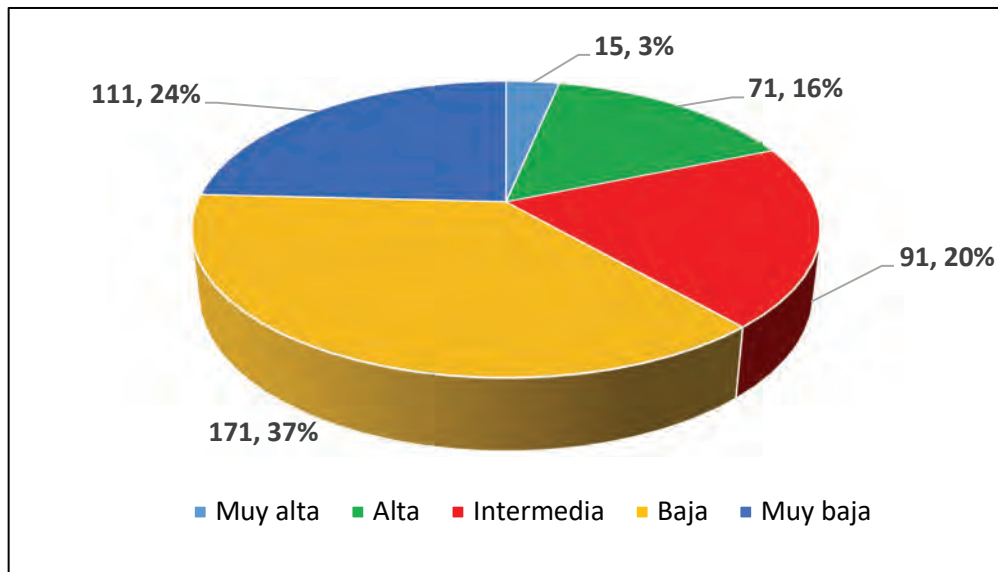
Mientras que la falta de protocolos de actuación conjunta es un problema serio e institucional que debe abordarse desde la gestión pública con firmeza para la modernización y evitar caer en situaciones de inacción estatal, entonces, es importante que exista un procedimiento de vinculación y acción interinstitucional mediante los medios tecnológicos y reuniones virtuales para socializar los mismos. Donde la discrecionalidad debe cambiar para existir un mejor PM en forma conjunta.

La influencia de la débil coordinación de diversas unidades PNP que efectúan patrullaje motorizado en la deficiencia al realizar patrullaje motorizado se evidencia en la encuesta practicada a los jefes de división y sus jefes de planeamiento operativo, de las unidades de emergencia, comisarios y sus jefes de patrullaje de la región policial Lima.

Es menester señalar que el contexto de esta causa no considera el patrullaje integrado como el sereno de patrullaje motorizado por consideraciones funcionales.

Figura 6

Influencia de la débil articulación entre unidades PNP que efectúan patrullaje motorizado en la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado



Fuente: Elaboración propia en base a información de las Unidades PNP de la REGPOL Lima

La figura evidencia que el 37% de las respuestas señalan que la débil articulación entre unidades PNP ejerce una baja influencia en la deficiencia de la cobertura de patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima. El 3% de la población refiere que hay una muy alta influencia.

CAPÍTULO II: MARCO CONCEPTUAL DEL PROBLEMA

2.1. Gestión Pública

Bastidas y Pisconte (2009) precisa que la **gestión pública** es “una serie de acciones” (p.14), y que, además, es la actividad que realiza la acumulación de actos estatales los mismos que buscan tener una finalidad común, para ello, elaborar diferentes actos administrativos y de admiración con la finalidad de articular sus metas y objetivos con las gestiones y políticas gubernamentales, las mismas, que dentro del máximo ente público, con dirigidas por el Ejecutivo.

La gestión pública encierra dos conceptos que genera la acción del Estado configurada por las instituciones estatales y la acción gubernamental a través de los procesos; de allí radica la importancia de la gestión pública ya que a través de la interacción de las instituciones y públicas y de los procesos que el Estado hace posible la implementación de políticas, la asignación de bienes como servicios, así como las regulaciones pertinentes para procurar el cumplimiento de las funciones.

Por tanto, la acciones que ejecuta el Estado, se presentan en tres dimensiones (International Institute for Democracy and Electoral Assistance, 2009):

- Primera dimensión: relación de poder.
- Segunda dimensión: administración pública.
- Tercera dimensión: organización interna.

Según el *International Institute for Democracy and Electoral Assistance (IDEA)* (2009), sobre la primera de estas, versa el ejercicio del poder público, y en el marco de las facultades constituciones corresponde su aplicación e interacción interinstitucional y social. La segunda, comprende la personería que asumen las entidades estatales dentro del sistema público, es decir, el cumplimiento de su finalidad en el marco del ejercicio propio de sus derechos y al mismo tiempo cumplir con las obligaciones que le son propias en el sector público. Finalmente, la

actividad interna que es propia de cada organización se hacen estudios internos y externos para aplicar mejoras institucionales y en el personal para garantizar un servicio de calidad.

Por lo que podemos señalar que existen tres características notorias, siendo, el poder que ostenta la entidad, y el cumplimiento de funciones para finalmente aplicar el servicio. Por tanto, la función policial comprende los tres aspectos a aplicarse en la investigación. Especialmente, el tema que nos atañe, en este caso es la actuación estatal a la que se denomina gestión pública, su origen está en el desarrollo de actividades técnicas.

Para el cumplimiento de objetivos, responsabilidades y la cobertura de servicios públicos, las instituciones del sector requieren actuaciones que se desarrollen secuencial y ordenadamente de modo que se asegure un efectivo resultado.

Alvaro (2009) señala que al aplicar las actividades programadas de la gestión pública responde a un ciclo que comprende desde tomar decisiones e implementar acciones, así como una articulada mezcla de funciones de tipo sustantivo y administrativo.

El ciclo de la gestión pública se compone por los siguientes pasos:

- Planeamiento, en esta fase se adoptan las políticas, estrategias, programas, proyectos y prioridades que nos permitan encaminar el accionar de las actividades previstas en beneficio del desarrollo de los espacios públicos en forma integral.
- Normativa y reguladora, en esta fase se establece el marco regulatorio de las relaciones de las instituciones, organizaciones, servicios públicos, y el desarrollo de instrumentos para las políticas públicas.
- Directiva y ejecutora, en esta fase se encamina la ejecución de las acciones que el gobierno tiene previsto y que se encuentran contenidas en la misión institucional teniendo como pilares fundamentales la organización y coordinación permanente para tener a tiempo los recursos humanos y financieros, bienes entre otros.

- Supervisión, evaluación y control, en esta fase se implementan las acciones de la gestión pública, las que tienen aspectos objetivos, de acuerdo con los indicadores y criterios preestablecidos, y se efectúa la verificación y cumplimiento de los mismo, para garantizar y comprobar la calidad de los servicios estatales, asimismo, verificar y controlar debidamente la aplicación de las disposiciones y normas.

Estas fases se suceden en forma secuencial e interactúan y retroalimentan permanentemente, este conjunto de acciones nos permite tener una visión integral del proceso, lo cual posibilita ejecutar un conjunto de ajustes, correcciones y medidas.

2.1.1. Eficiencia de la gestión pública

La gestión pública, en las últimas décadas ha evolucionado, siendo notorio el sistema implementado, para ello, se toma como referencia historia, que en la administración hemos pasado de un modelo tradicional enfocado en procesos y burocracia, hacia uno que enfatiza el logro de resultados.

Este nuevo enfoque basa su accionar en los impactos de la acción pública en el sector público cuya conducción está ceñido en el empleo de parámetros que midan el desempeño, lo importante son los resultados y procesos en donde sustentados por criterios como la eficiencia, calidad y economía; empleo de instrumentos y metodologías que permitan orientar su accionar hacia factores estratégicos de gran relevancia que permitan el logro de la misión institucional.

Asimismo, este modelo no está enfocado de manera exclusiva en los requerimientos de los procedimientos o en el control externo. Por tanto, se requiere cambios sustantivos en la cultura organizacional de la entidad que permita la consolidación de un trayecto hacia resultados previsibles. (Bonney y Armijo, 2005)

Entonces, la PCM (2013) mediante la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado Peruano, tiene la responsabilidad de efectivizar el cambio de paradigma, e implementar los cambios necesarios, mediante el desarrollo y ejecución de nuevos procesos en la administración, lo que implica innovación y tecnología en los procedimientos y en la cobertura de servicios. El reto está en el recurso humano para que se adapten a los cambios y generar una aplicabilidad eficiente de los sistemas informativos, más aún que dinamiza el trabajo,

simplificar el procedimiento y dotar de niveles de transparencia y eficiencia la labor estatal, vinculando la confianza y participación de las y los ciudadanos.

El desempeño que pueda desarrollar el Estado está directamente relacionado con cuán eficientes y de adecuada calidad sean las medidas que se desarrollen y el desempeño de la gestión pública. Al respecto Sichez (2017) señala que si no se implementa políticas públicas que sean responsables con tanto con sociedad como con las consecuencias que pudieran suscitarse y sostenidas tanto en el tiempo como en el espacio, o una gestión pública moderna en sus procesos acorde con las tendencias actuales, se afectaría gravemente la estabilidad macroeconómica y el desarrollo social : todos los esfuerzos que se implementen para reducir las brechas de pobreza, bienestar, competitividad serían completamente inútiles.

Es destacable señalar lo expresado por Kast (1988) en el sentido que una mayor eficiencia en el empleo de los recursos del Estado tiende a la eliminación de la duplicidad de competencias, así como, la duplicidad en funciones y la duplicidad en las atribuciones entre entidades, instituciones, sectores, así como entre los operadores y gestores de ello, ya sean en los niveles de funcionarios y servidores públicos.

Scott y Mitchell (1976) señalan que la tecnología incide de manera determinantes en las entidades, siendo que llega a determinar cómo estas se encuentran estructuradas y el comportamiento organizacional que en ella se presenta; así mismo aporta mayores niveles de eficiencia, lo cual mejora su competitividad, reflejado en resultados más apropiados valorados en el mercado; y promueve la administración óptima de la eficiencia.

2.1.2. Patrullaje Motorizado

La PNP (2013) refiere que el patrullaje motorizado (PM) constituye una de las principales actividades que realiza la policía como parte de las operaciones para reducir la inseguridad ciudadana. El PM implica desarrollar el desplazamiento real y eficiente haciendo uso de un vehículo o motocicletas, el mismos, que permite realizar acciones de vigilancia en un área, comprensión, cuadrante o sector, su fin es eminentemente preventivo ya que evita la posible comisión de ilícitos penales, disuasivo ya que genera un impacto psicológico haciendo desistir la perpetración de robos por los delincuentes e informativo en aras de la colectividad

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) (2015) hace referencia al patrullaje motorizado como una forma de patrullaje policial. A través de esta, se brinda el servicio de “patrullaje por sector” a la ciudadanía.

Chavez (2014) señala que el PM es realizado por efectivos policiales en zonas urbanas con accesibilidad, pero que al mismo tiempo se realiza el patrullaje a pie tiene por finalidad lograr acciones de prevención y disuasivas.

PNC (2008) señala que el patrullaje en automóvil es la acción de vigilancia que se realiza en un vehículo el cual debe contar con una tripulación de dos policías; su empleo está limitado a condiciones externas como la accesibilidad y movilidad dentro del sector de patrullaje. Es ideal poder integrar aspectos tecnológicos al PM.

MPPMC (2013) señala que a través del patrullaje motorizado se puede cubrir grandes extensiones territoriales y esta acción se potencia si es que se incrementa el número de vehículos patrulleros a través de rondas en horarios y turnos permanentes; es reconocida como el método de mayor efectividad en la vigilancia urbana, permitiendo asegurar el orden público y la seguridad; esta actividad es efectuada por las comisarías y las unidades de emergencia.

DIRLOG (2021) refiere que el patrullaje motorizado a la fecha se ha potenciado, a la fecha los vehículos empleados cuentan con equipos tecnológicos como computadoras, faros piratas, sirenas, circulinas entre otros, lo que permite brindar el resguardo y seguridad a favor de la colectividad. También cuentan con un equipo de radio para mantenerse comunicados con la Central de su unidad, de modo que puedan monitorear su labor y mayor eficiencia durante su desplazamiento.

De acuerdo al MEF (2014), para la ejecución del patrullaje motorizado debe tenerse presente siete aspectos fundamentales, el primero, relacionado a la densidad demográfica, con relación a la cantidad de personas que radican en una determinada área geográfica; el segundo, es la incidencia criminal, relacionado sobre la data o base estadística que contiene cada comisaría sobre datos de inteligencia, datos de denuncias y los datos de ocurrencias; el tercero, sobre los puntos críticos y vulnerables, relacionados a las situaciones que merecen mayor complejidad, como la accesibilidad, ubicación, y cantidad de necesidades sociales; el cuarto, la ubicación de zonas geográficas, con lo cual se hace el mapeo de lugar por su ubicación, tanto

como zonas de transportes, comercio, confluencia, parques industriales, residencias, embajadas y demás; el quinto, sobre las características, relacionado con los elementos que vinculan al lugar, a los ciudadanos y la infraestructura en la que se encuentra la zona; el sexto, condiciones viables, relacionado con las vías de acceso terrestre, vías, caminos, y zonas de circulación; y finalmente, el séptimo, vinculado a la PEA de cada persona, para la asignación de recursos.

La PNP (2015), señala que la zonificación territorial permite tener un diagnóstico de las zonas, incidencia criminal y la asignación de recursos para combatir la inseguridad ciudadana, por tanto, se elabora un plan maestro con la finalidad de ejecutar el patrullaje en sus distintas modalidades, para ello, se elabora un cronograma quincenal, mensual, trimestral y anual dentro del territorio a cargo de una comisaría y en ella se encuentran los denominados puntos críticos, su extensión varía y no tiene una medida estándar. Se identificaron 6,239 sectores en áreas rurales y urbanas en todo el ámbito nacional. Lima cuenta con 665 sectores y a la fecha solo cubre el 86% de estos.

2.2. Marco institucional y normativo relacionado con el problema

2.2.1. Marco Normativo

En la presente tabla se ha identificado las reglas actuales que implican el inconveniente público identificado “deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima, durante el 2019-2021”:

Tabla 3

Marco normativo concerniente al problema identificado

Problema identificado: Deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima, durante el periodo 2019-2021.	
Norma	¿Cuáles son los componentes de la norma? ¿Cómo se relaciona con el problema público y en que artículos específicos?
Ley 27933	SNSC está compuesta por la definición conceptual de seguridad en los diferentes niveles de gobierno. Esta norma se vincula al problema público en estudio en que ambas buscan ofrecer a la sociedad mejores condiciones sociales de vida libre de la incidencia delictiva. Los artículos que se relacionan son el 3, 7,9-A, 10-A, 11 inc. 8, 14, 15,16 y 17.

Problema identificado: Deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima, durante el periodo 2019-2021.	
Norma	¿Cuáles son los componentes de la norma? ¿Cómo se relaciona con el problema público y en que artículos específicos?
Decreto Supremo N° 012-2003-IN	El RSNSC está compuesto por las acciones tendientes a lograr mediante la gestión pública dentro de las funciones de seguridad. Esta norma se vincula al problema público en estudio porque ambas buscan ofrecer a la sociedad mejores condiciones sociales de vida libre de la incidencia delictiva. Los artículos que se relacionan son el 3, 7,9-A, 10-A, 11 inc. 8, 14, 15,16 y 17.
Ley 27934.	Normativa que implica una actuación coordinada entre la PNP y el MP en la indagación preliminar en algún hecho delictivo. Esta norma se halla vinculada al problema público porque ambos persiguen un objetivo final, esto es, la disminución de percepción de inseguridad y de victimización. Los artículos que se relacionan son el 1 y el 2D.
Ley 27936	Normativa compuesta de tres artículos relacionados con la modificación de las acciones del actuar legítimo en favor de un bien jurídico bajo la defensa legal. Esta norma se vincula al problema público en estudio porque tiene relación en la prestación del servicio PNP, especialmente arts. 1, 2 y 3.
Ley 27937	Normatividad para los procedimientos actuados bajo la norma sustantiva 366 y 367. Esta norma se vincula al problema público en estudio porque hace modificaciones a la norma sustantiva y que se relacionan con el art. 1 y 2.
Ley 27939	Normatividad para los procedimientos ilícitos tramitados bajo las faltas que señala la normativa. Esta norma se vincula al problema público en estudio porque hace modificaciones al NCPP y que se relacionan con el art. 8.
Ley N° 29611	Normatividad que modifica las facultades de los gobiernos subnacionales para la disponibilidad económica en favor de la PNP. Esta norma se vincula al problema público en estudio porque hace modificaciones a la lex especial para solucionar el problema del servicio policial y que se relacionan con el art. 1 y 2.
Decreto Legislativo N° 1267	Normatividad regula la organización y funcionamiento institucional de la PNP. Esta norma se vincula al problema público en estudio porque hace el tratamiento orgánico de la función y servicio que realizan los

Problema identificado: Deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima, durante el periodo 2019-2021.	
Norma	¿Cuáles son los componentes de la norma? ¿Cómo se relaciona con el problema público y en que artículos específicos?
	efectivos policiales en el marco legal y que se relacionan con el art. 2 y 7.
Decreto Supremo N° 026-2017-IN	Normatividad regula la aplicación dentro de los límites y actuaciones que se realizan en el marco de la organización y funcionamiento institucional de la PNP. Esta norma se vincula al problema público en estudio porque hace el tratamiento orgánico de la función y servicio que realizan los efectivos policiales en el marco legal y que se relacionan con el art. 211
Decreto Legislativo N° 635	Normatividad regula la punición de delitos y faltas como parte sustantiva y que merecen una intervención de la PNP. Esta norma se vincula al problema público en estudio porque hace una tipificación de actos ilícitos que merecen intervención de los efectivos policiales en el marco legal y que se relacionan con el art. 377.

Fuente: Elaboración propia en base a la normatividad en vigencia

2.2.2. Marco Institucional

En el actual acoplo estructurado y detallada, se ha identificado las clasificaciones identificadas al brindar lineamientos para abordar el problema público seleccionado “deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial de Lima, durante el periodo 2019-2021”.

Tabla 4*Marco institucional frente al problema identificado*

Problema identificado: Deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima, durante el periodo 2019-2021		
Denominación de Entidades/Comisiones	¿Cuáles son sus funciones? ¿Cuáles son sus funciones con respecto al problema público abordado?	Base normativa
Ministerio del Interior- Dirección General de Seguridad Ciudadana	De acuerdo con el artículo 2, las funciones establecidas en la norma buscan tres aspectos fundamentales, el primero es conducir, el segundo es coordinar y el tercero es monitorear. Respecto al problema público abordado en coordinar el fortalecimiento de las medidas de seguridad ciudadana en el barrio seguro entre ellas incrementar el patrullaje motorizado (Presidencia de la República, 2017)	D. S. N.º 008-2017- IN.
Policía Nacional del Perú (Región Policial Lima)	De acuerdo al artículo 2, se expresa que las funciones son: hacerse cargo del orden interno y seguridad, generando tranquilidad y convivencia pacífica, con ello, implementar distintos mecanismos de coordinación para cumplir dicho fin. (Presidencia de la República, 2023). Respecto al problema público abordado en disponer las políticas y directrices sobre el patrullaje motorizado.	D.L. N.º 1267

Fuente: Elaboración propia, pero tomado textualmente en base a la normatividad legal en vigencia.

2.2.3. Políticas Públicas Generales frente al Problema Identificado

En la siguiente tabla se ha reconocido las documentaciones que obran en la PNP, las mismas que forman parte de la articulación de planes, políticas y proyectos sectoriales involucrados al problema público, especialmente en la vinculación con el fenómeno seleccionado “deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima, en la provincia de Lima, durante el periodo 2019-2021”:

Tabla 5*Políticas públicas generales frente al problema identificado*

Problema identificado: Deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima, durante el periodo 2019-2021.	
Denominación de las políticas públicas generales	¿Cuál es el objetivo de este documento de gestión? ¿Cuáles son sus componentes? ¿Cuáles son sus planteamientos con respecto al problema público abordado?
Políticas de Estado - Acuerdo Nacional	Las que tienen por objetivo una estabilidad gubernamental, compuesta por los principales representantes de las instituciones constitucionalmente autónomas, cuyo planteamiento es al inmediato, mediano y largo plazo, lo que genera estrategias policiales para mantener la seguridad y tranquilidad.
Políticas Nacionales de Obligatorio Cumplimiento	Las que generan una actuación obligatoria para generar una intervención con impacto favorable en los escenarios de criminalidad, lo que compone acciones humanas y logísticas por parte de los responsables y que tienen por finalidad reducir índices delictivos, los mismos que con respecto al problema, se realiza mediante diferentes estrategias y acciones que involucra al PM.
Plan Estratégico Nacional de Desarrollo o Plan Bicentenario	Entre otros aspectos, se ocupa del mantenimiento del orden público, y que compone la acción garantizada de las normas y la función policial dentro del sistema de protección de derechos, mediante una estrategia adecuada y eficiente del PM en la zona a intervenir.

Fuente: Elaboración propia.

2.2.4. Políticas Públicas Específicas

La siguiente tabla presenta las medidas sectoriales concernientes de manera parcial o total al problema de estudio, o vinculados, considerando programas, proyectos, y programaciones del presupuesto, de inversión pública, convenios a nivel general o específico, tanto en el ámbito nacional como internacional.

Tabla 6*Políticas públicas específicas frente al problema identificado*

Problema identificado: Deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial lima en la provincia de Lima, durante el periodo 2019-2021.	
Políticas públicas específicas	¿Cuál es el objetivo de este documento de gestión? ¿Cuáles son sus componentes? ¿Cuáles son sus planteamientos con respecto al problema público abordado?
Programa presupuestal 0030 “Reducción de delitos y faltas que afectan la seguridad ciudadana”	Trata la asignación de recursos mediante la asignación de dinero, lo que compone la planeación estratégica y acorde a la programación de acciones, las mismas que buscan mantener el orden interno y reducir la inseguridad, por lo que la implementación del PM integral permite reducir los crímenes en la sociedad y permite tener tranquilidad como resultado último, garantizando su sostenibilidad.
Plan Estratégico de Modernización, Repotenciación, Renovación, Reemplazo y Reparación del Equipamiento de la Policía Nacional del Perú (PEME) 2021-2024	Trata mejorar el servicio policial haciendo una intervención en la gestión y buscando subsanar las deficiencias que existen en la PNP en el marco de un plan macro, lo que genera que sea un documento de gestión desarrollado para que en el periodo 2001-2024, lo que implica la adopción de tecnología en el PM y debe tener una implementación urgente en el marco presupuestario actual.

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO III

DISEÑO METODOLÓGICO

3.1. Problema reformulado y desafío de innovación

3.1.1. Reformular la oportunidad inicial

Según Avendaño y Córdova (2021), la jerarquización de causas, determinada por la aplicación objetiva de criterios, atiende principalmente a tres, siendo el impacto, la modificación y la intervención. La primera sobre los factores potenciales del fenómeno, el segundo, sobre las acciones que modifican la organización y finalmente la acción legal que permite controlar la situación.

Para mayor detalle, se presenta una matriz con los tres elementos constitutivos para su valoración:

Tabla 7
Índice de jerarquización de las causas

N°	CAUSA	DIMENSIONES			TOTAL
		Dimensión 1: Nivel de impacto en el problema	Dimensión 2: Posibilidades de modificación por parte de la organización	Dimensión 3: Se encuentra en el ámbito normativo de la organización desde el cual pretendo generar la intervención	
1	Limitada gestión del patrullaje motorizado	2	2	2	6
2	Deficiente capacitación y entrenamiento del personal PNP que realiza patrullaje motorizado.	2	1	1	4
3	Inadecuada administración de los RRHH y logística	2	2	1	5

Fuente: Elaboración en base a Escuela de Gobierno, Guía de elaboración del trabajo de investigación, 2021.

Posteriormente a la identificación de los causales del problema se pasa a seguir los lineamientos del índice de jerarquización de causales señalando en la Tabla 07.

En relación con la dimensión **nivel de impacto sobre el problema**, la causa limitada gestión del patrullaje motorizado, deficiente capacitación y entrenamiento de los funcionarios PNP encargados del patrullaje motorizado e inadecuada administración de los RRHH y logística son las que tienen mayor impacto tiene pues influye en la propia estructura del patrullaje motorizado.

Por otro lado, con relación a la dimensión **posibilidades de modificación por parte de la organización**, la causa limitada gestión del patrullaje motorizado e inadecuada administración de los RRHH y logística son las que tienen las más altas posibilidades de ser modificadas, mientras que el factor débil articulación interinstitucional en las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC) presenta una probabilidad regular de ser modificadas en la entidad.

No obstante, al examinar el criterio, **se sitúa dentro del normativo de la organización desde el cual se pretende generar la intervención**, el factor limitada gestión del patrullaje motorizado se halla totalmente en el campo normativo institucional a partir del que se pretende realizar la intervención, las causas deficiente capacitación y entrenamiento de los funcionarios PNP encargados del patrullaje motorizado e inadecuada administración de los RRHH y logística presentan un nivel compartido en el campo normativo organizacional sobre el que se intervendrá.

De manera tal, que el estudio permite presentar un proyecto innovador y que tiene sustento científico para solucionar la “limitada gestión del patrullaje motorizado”, el mismo que presenta:

El problema planteado fue:

Deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial lima en la provincia de Lima, durante el periodo 2019-2021.

La causa seleccionada ha sido:

Limitada gestión del patrullaje motorizado.

Por lo tanto, el problema reformulado es:

La Región Policial Lima necesita mejorar la gestión del patrullaje motorizado, para superar su deficiente prestación a favor de la ciudadanía de la provincia de Lima.

3.1.2. Definir el desafío de innovación

¿Cómo podemos mejorar la gestión del patrullaje motorizado de la región policial Lima para superar su deficiente prestación a favor de la ciudadanía de la provincia de Lima?

3.2. Experiencias previas para hacer frente al desafío de innovación

Considerando la interrogante ¿Cómo podemos mejorar la gestión del patrullaje motorizado de la región policial Lima para superar su deficiente prestación a favor de los pobladores de esta provincia?, se han buscado experiencias en las que se hayan enfrentado desafíos similares, los que pasamos a describir siendo estos los siguientes:

3.2.1. Colombia: Sistema de Información de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes

La Policía Nacional de Colombia (2010), señala que desde 2010, por parte de la Dirección de Seguridad Ciudadana, se ha dado la implementación del modelo de vigilancia comunitaria (VICOM), teniendo como base legal la Res. 02067, en la que expresamente adoptan los procedimientos para dar especial atención al primer nivel policial y en el mediano plazo el fortalecimiento de la seguridad a cargo de los efectivos policiales, la misma que ha desarrollado el Plan Nacional de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes.

Entonces, mediante el diseño de la indicada propuesta, destaca la incorporación de la tecnología en el servicio policial. Representa un avance y un cambio de atención policial, por cuanto, deberá reportar y a la vez tendrá una supervisión, ambas en forma virtual. Sin embargo, deben mejorarse situaciones de cobertura (Policía Nacional de Colombia, 2010)

La tecnología desarrollada fue adaptada al software del Sistema de Información de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes que tiene por objetivo consolidar los datos de todos los cuadrantes y que es ingresada al sistema SIVICC en cada estación o subestación de Policía para

su posterior procesamiento, generación de reportes, hacer seguimiento y posterior toma de acciones en el servicio policial.

Se logró articular información sobre el cuadrante, datos geográficos del cuadrante, información de los equipos del cuadrante, así como de los medios logísticos asignados. Presenta limitaciones a nivel informática en lo relacionado a la obsolescencia tecnológica e inclusión de nuevos módulos.

Tabla 8
Sistema de Información de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes

Elementos	Sub elementos
Descripción de la experiencia	Objetivos de la experiencia Tiene como objetivo consolidar los datos de todos los cuadrantes y que es ingresada al sistema SIVICC en cada estación o subestación de Policía para su posterior procesamiento, generación de reportes, hacer seguimiento y posterior toma de decisiones para mejorar la calidad de la prestación del servicio de policía.
	Precisar si es una medida de política pública o gestión pública Fue una medida de Gestión pública.
	Alcance de la experiencia (Nacional, regional, local) A nivel nacional.
	Público objetivo de la experiencia Unidades policiales a nivel nacional y ciudadanía en cuadrantes.
	Periodo de la implementación de la experiencia 2010 a la fecha
	Rol de las entidades encargada de su implementación La Dirección de Seguridad Ciudadana de la Policía Nacional de Colombia, es la encargada de desarrollar el Plan Nacional de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes y su sistematización a través de la Oficina de Telemática.
Aspectos que aborda el desafío de innovación	De manera integral : de manera integral
	De manera parcial
Resultados alcanzados con la implementación de la experiencia	En el público objetivo Se mejoró los tiempos de respuesta de la policía frente a las solicitudes de los ciudadanos.
	En la entidad pública Se logró articular información sobre el cuadrante, datos geográficos del cuadrante, información de los equipos del cuadrante así como de los medios logísticos asignados.
	En la política pública Cumplimiento de las metas
	En la gestión pública Cumplimiento de las tareas asignadas
Dificultades identificadas	Capacidad institucional: En el sistema informático.
	Capacidades del personal : No se ha evidenciado
	Voluntad política : No se ha evidenciado
	Presupuesto : No se ha evidenciado
	Otros

Fuente: Elaboración propia en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

3.2.2. Chile: Metodologías para la modernización del servicio policial.

Desde 1997, Carabineros de Chile, entidad de la policía que depende de manera directa del Ministerio de Defensa Nacional, aplicó el Plan Cuadrante de Seguridad Preventiva (PCSP), el cual planteó una estrategia operacional mediante un sistema integral de vigilancia del territorio, el cual se subdivide en sectores que permitan cubrir los requerimientos con respecto a seguridad para la ciudadanía en el ámbito urbano, así como una reducción de la actividad delictiva, fomentando la percepción de seguridad, promoviendo una interacción directa entre los carabineros y la población para la transmisión de datos relevantes para la actividad policial. Así, la entidad que se encargan del Plan Cuadrante es la Dirección Nacional de Seguridad y Orden Público (DIOSCAR), siendo también esta dependiente de manera directa de la Subdirección General de Carabineros de Chile.

Como parte de las mejoras a la administración y gestión al desarrollo del Plan Cuadrante de Seguridad Preventiva (PCSP), se ha incorporado el empleo de metodologías en sus funciones, vinculadas al proceso de modernización de la actividad policial las cuales han sido implementadas por Carabineros de Chile y la Universidad Católica, y teniendo una validación por parte del Ministerio de Planificación.

Siendo importante detallar los elementos más representativos del plan, el primero, son las Unidades de Vigilancia Equivalente (U.V.E), la misma que se encarga de hacer el uso eficiente de los recursos en función a la capacidad, es decir, tanto al recurso humano, como al recurso logístico; la segunda, es el índice de Cobertura Policial (IDCP), mediante la cual se busca dotar de eficacia y eficiencia, con la que se busca la gestión del personal para la asignación de funciones según la urgencia, emergencia o casos, y tercero, está la metodología de priorización e incorporación de comunas, en la que se va a la integración social, el ciudadano es una variable de apoyo y encuentra confianza en su entidad, de modo que busca converger en la prevención criminal.

Tabla 9

Metodologías para la modernización del servicio policial de Carabineros de Chile

Elementos	Sub elementos
Descripción de la experiencia	Objetivos de la experiencia Proporcionar información sobre los recursos disponibles en los sectores de seguridad preventiva para la toma de decisiones tendentes al fortalecimiento del servicio policial.
	Precisar si es una medida de política pública o gestión pública Fue una medida de gestión pública
	Alcance de la experiencia (Nacional, regional, local) A nivel regional.
	Público objetivo de la experiencia Unidades policiales a nivel nacional.
	Periodo de la implementación de la experiencia 2007 a la fecha.
	Rol de las entidades encargada de su implementación
	La Dirección Nacional de Seguridad y Orden Público (DIOSCAR), misma que depende directamente de la Subdirección General de Carabineros de Chile es la unidad responsable de la implementación del Plan Cuadrante de Seguridad Preventiva (PCSP).
Aspectos que aborda del desafío de innovación	De manera integral : de manera integral
	De manera parcial
Resultados alcanzados con la implementación de la experiencia	En el público objetivo Mejora en los indicadores en los sectores sociales altos y medios..
	En la entidad pública Cumplir con los objetivos en seguridad ciudadana
	En la política pública Cumplimiento de las metas
	En la gestión pública Cumplimiento de los servicios organizados.
	Capacidad institucional: Demandas de atención en los niveles socio económicos bajos por limitaciones operativas.
	Capacidades del personal: No se ha implementado a nivel nacional.
Dificultades identificadas	Voluntad política : No se ha evidenciado
	Presupuesto : No se ha evidenciado
	Otros

Fuente: Elaboración propia en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

3.2.3. Ecuador: Sistema de Posicionamiento Global en el patrullaje motorizado de la Policía Nacional del Ecuador.

De acuerdo al Ministerio de Gobierno de Ecuador (2023), en el año 2014, el gobierno impulsó una política de seguridad interna a cargo de los efectivos policiales, de modo, que el ministerio a cargo de tomar las acciones diseñó un plan estratégico, comprendió diversas acciones destinadas a fortalecer la policía para garantizar tranquilidad y aumentar la seguridad con acciones eficientes y la aplicación de proyectos que buscan un modelo integral del servicio e institución policial. El que sustenta tal acción estatal es el Sistema de Posicionamiento Global (GPS), el mismo que se instala en el patrullaje motorizado y se da seguimiento, supervisión y control de los bienes muebles, para lo cual existe un presupuesto asignado en la adquisición de 4157 dispositivos, los mismos que generaron un impacto positivo en el servicio policial, permitiendo evaluar el recorrido efectuado por cada unidad.

Entonces, en cuestiones técnicas el GPS, permite la ubicación, rastreo y control de la posición de los vehículos, permite hacer un mapeo de las rutas realizadas, y especialmente, permite dar alertas de persecución y avisos de apoyo. Sin embargo, con dicha medida, existió una posición contraria a su implementación debido a que buscan monitorear las rutas más no el servicio policial, sin embargo, tal postura ha ido cediendo en el tiempo, y ahora la mejorar del software permite poder acceder a los registros de las horas que se hace el patrullaje, las zonas que recorre y permite generar un uso eficiente del combustible (gran problema en nuestro país). De modo que permite tener experiencias exitosas de que realmente y en tiempo real las unidades móviles están operativas y en favor del patrullaje eficiente (Ministerio de Gobierno de Ecuador, 2023).

Entonces, dentro de la modernización estatal se hace un trabajo coordinado con las instancias y responsables judiciales para compartir el sistema electrónico de GPS dentro de los límites legales y como parte de la política de seguridad. Asimismo, como parte del acceso a la información se brinda datos relevantes a la ciudadanía con relación a dicha materia. Especialmente, como es la planificación, el recorrido, los circuitos, las zonas, los que permiten saber que cada motorizado recorre entre 65 a 80 kilómetros por día, además de sostener la viabilidad e impacto social en la reducción del crimen, es decir, con la puesta en funcionamiento del plan, los datos demuestran que existe una reducción de 23% de crímenes, debido a la presente de patrullaje motorizado en 1134 circuitos (Ministerio de Gobierno de Ecuador, 2023).

Tabla 10

Sistema de Posicionamiento Global en el patrullaje motorizado de la Policía Nacional del Ecuador.

Elementos	Sub elementos
Descripción de la experiencia	Objetivos de la experiencia Optimizar el servicio de la Policía Nacional del Ecuador mediante la gestión del posicionamiento y control del patrullaje motorizado en las zonas de mayor incidencia delictiva.
	Determinar si la medida pertenece al ámbito de la política pública o gestión pública Pertenece al campo de la Política Pública
	Alcance de la experiencia (Nacional, regional, local) Nivel regional
	Público objetivo de la experiencia Unidades policiales a nivel regional
	Periodo de aplicación de la experiencia 2014 a la actualidad
	Rol de las entidades encargada de su implementación El Ministerio del Interior mediante la Comandancia General de la Policía Nacional del Ecuador, ha financiado la implementación de este sistema en la flota vehicular adquirida en el año 2014.
	Aspectos que aborda el desafío de innovación
Resultados alcanzados con la implementación de la experiencia	En el público objetivo Reducción de los índices de victimización y percepción de inseguridad ciudadana.
	En la entidad pública Lograr las metas en seguridad ciudadana
	En la política pública Logro de metas
	En la gestión pública Cumplimiento de los servicios implementados
	Capacidad institucional : No se observan.
	Capacidades del personal : No se observan.
Dificultades identificadas	Voluntad política : No se observan.
	Presupuesto : Limitado
	Otros

Fuente: Elaboración propia en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

3.3. Concepto final de la innovación

3.3.1. Descripción del concepto final de innovación

Para el tratamiento último, se tuvo que realizar un bosquejo integral, comprendiendo la implementación de herramientas de investigación y conforme a la secuencia del prototipo. Entonces, la versión final se describe bajo siete componentes, siendo:

Tabla 11

Descripción del concepto

ITEM	CONTENIDO
¿Cómo se denomina?	Sistema Integrado de Gestión del patrullaje motorizado.
¿En qué consiste la solución?	La solución se basa en el desarrollo de un sistema informático que permita gestionar el patrullaje motorizado que ofrece la región policial Lima en los sectores de patrullaje.
¿Para quién es la solución?	Para los órganos operativos de las comisarías y unidades de emergencia de la región policial Lima.
¿Para qué es la solución?	Para que las comisarías y unidades de emergencia de la región policial Lima efectúen una oportuna gestión de los recursos y vehículos patrulleros y se puedan realizar su patrullaje diario en sus jurisdicciones.
¿Qué valor agrega a los usuarios respecto de lo que hoy existe?	La implementación de la solución posibilitará gestionar en tiempo real el patrullaje motorizado, de esta forma, una respuesta rápida resultará en una reducción considerable de los índices de victimización y percepción de inseguridad y, por ende, una mejora en la seguridad ciudadana.
¿Cuáles son las principales acciones del usuario?	El patrullaje motorizado podrá mejorar tanto el tiempo de respuesta como la calidad del servicio, además de aumentar el control y la atención de los patrulleros policiales.
¿Cuáles son las principales acciones de la organización?	La Policía Nacional del Perú, hace cumplir la ley, el orden interno y la seguridad mediante el servicio policial y el apoyo del patrullaje motorizado en forma eficiente, así mismo, según Colca y Reyes (2021), mediante: <ul style="list-style-type: none">• Aprobación del diseño de implementación de un patrullaje motorizado integrado a la tecnología.• Realizar la cooperación interinstitucional de la organización para la aplicabilidad del plan.• Regular la gestión eficaz del patrullaje motorizado mediante la asignación de recursos y medios necesarios para lograr la reducción de los índices de victimización y de percepción de inseguridad ciudadana entre la comunidad.

ITEM	CONTENIDO
	<ul style="list-style-type: none"> • Sistematizar mediante una data la información real y actual del servicio policial mediante el patrullaje motorizado. • Realizar una vigilancia policial al patrullaje motorizado para el aprovechamiento eficiente de los recursos económicos asignados. • Evaluar la eficacia del diseño de propuesta ejecutada en la región policial Lima.

Fuente: Elaboración propia en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

3.3.2. Proceso de desarrollo del concepto final de innovación

Este apartado tiene dos subtítulos: Generación y priorización de ideas; y, el proceso de conceptualización de la nueva idea las que pasaremos a desarrollar a continuación.

3.3.2.1. Generación y priorización de ideas

Posteriormente saber de las experiencias ya ejecutadas y en consideración de los instrumentos aplicados, bajo la lluvia de ideas es que se realizan una sistematización de la **generación de posibles soluciones**, presentando:

- Optimizar el presupuesto a nivel de unidad ejecutora y unidades operativas.
- Afianzar el patrullaje integrado con los gobiernos municipales a nivel nacional.
- Convenio de cooperación entre la PNP y organismos no gubernamentales a cargo de investigaciones
- Contratación de vehículos-renting.
- Reasignación de vehículos policiales de unidades administrativas para potenciar el patrullaje motorizado.
- Potenciamiento del uso del SIPCOP.
- Implementación del modelo policía comunitaria en el patrullaje motorizado
- Creación de clúster de seguridad ciudadana en zonas comerciales
- Desarrollo de planes de gestión de rondas mixtas con las juntas vecinales de seguridad ciudadana.
- Implementación de un tablero integrado de gestión del patrullaje motorizado
- Desarrollo de un sistema informático de control del patrullaje motorizado
- Implementación de comisarías móviles en los sectores de patrullaje motorizado.

- Delineación de un manual de la gestión del patrullaje motorizado.
- Desarrollo de estrategia interinstitucional en patrullaje motorizado
- Transformación de los recursos humanos con personal nuevo profesional egresado de las escuelas.
- Implementación de cuadernos de control ciudadano en los sectores de patrullaje.
- Ejecución de un sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado.

La evaluación de las diferentes ideas que pudieran aportar en la solución del problema reformulado “la Región Policial Lima necesita mejorar la gestión del patrullaje motorizado, para superar su deficiente prestación a favor de la ciudadanía de la provincia de Lima” nos invita a realizar las siguientes acciones:

- Agrupar las ideas de acuerdo con su afinidad.
- Desarrollar un cuadro que permita visualizar la agrupación de ideas.

Es así, como parte de la agrupación por afinidad de ideas, se logró establecer cuatro grupos siendo estos: aquellas ideas que buscan el mejoramiento, aquellas ideas que tienden a la tercerización, un grupo de ideas que buscan la reorganización y, por último, aquel grupo de ideas que tienden a una solución tecnológica.

A continuación, mostramos una matriz en el cual evidenciamos las ideas y los grupos definidos por afinidad.

Tabla 12*Agrupación de ideas en base a criterios afines*

MEJORAMIENTO	TERCERIZACIÓN	REORGANIZACION	TECNOLOGICA
Mejorar el proceso presupuestario a nivel de unidad ejecutora y unidades operativas.	Contratación de vehículos-renting.	Desarrollo de estrategia interinstitucional en patrullaje motorizado.	Implementación de tablero integrado de gestión del patrullaje motorizado
Desarrollo de planes de gestión de rondas mixtas con las juntas vecinales de seguridad ciudadana.	Convenio de cooperación entre la PNP y organismos no gubernamentales	Reasignación de vehículos policiales de unidades administrativas para potenciar el patrullaje motorizado.	Desarrollo de una plataforma informática de control del patrullaje motorizado
Diseño de un manual de la gestión del patrullaje motorizado.		Implementación del modelo policía comunitaria en el patrullaje motorizado	Implementación de un sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado
Fortalecimiento del patrullaje integrado con los gobiernos municipales a nivel nacional.		Creación de cluster de seguridad ciudadana en zonas comerciales	
Desarrollo de estrategia interinstitucional en patrullaje motorizado		Implementación de comisarias móviles en los sectores de patrullaje motorizado.	
Implementación de cuadernos de control ciudadano en los sectores de patrullaje.			
Potenciamiento del uso del Sistema Informático de Planificación y Control de Patrullaje Policial (SIPCOP)			

Fuente: Elaboración propia en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

Los grupos por ideas afines vamos a someterlos a un proceso de priorización para lo cual haremos uso de los criterios señalados por el Laboratorio de Gobierno (2018), siendo estas las siguientes:

- Deseabilidad: Lo que tiene sentido y es útil a las personas.
- Factibilidad: Lo que es técnicamente posible en un futuro cercano.
- Viabilidad: Lo que es sostenible económicamente.
- Impacto: Lo que deja una impresión o efecto positivo.
- Disrupción: Grado de novedad de la idea (p. 32).

A continuación, desarrollamos una matriz de priorización del grupo de ideas.

Tabla 13*Priorización del grupo de ideas*

Grupos de ideas	Deseabilidad	Factibilidad	Viabilidad	Impacto	Disrupción	TOTAL
Mejoramiento	X	X	X			3
tercerización	X	X		X		3
Reorganización	X	X	X	X		4
Tecnológica	X	X	X	X	X	5

Fuente: Elaboración propia en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

De este modo, bajo los resultados de priorización que evidencia la tabla 13, bajo criterios objetivos y de cantidad numérica, es que el grupo de ideas basados en la tecnología resulta ser la ganadora con cuatro puntos.

3.3.2.2. Proceso de conceptualización de la nueva idea

Para conceptualizar la idea ganadora, es necesario realizar un proceso secuencial, donde se profundiza sobre el tema de estudio, se describe las ideas importantes, así como los elementos y características propias de la temática, se agrupan saberes y se rediseñan los criterios para fundamentar la tecnología como idea fundamental del trabajo de investigación. De manera que se tiene un bosquejo y luego maduración conceptual:

- **Bosquejo de concepto**

Consiste en tener una referencia genérica del término para dar sustento a la idea, en donde se tiene una conceptualización incipiente de la idea.

Luego, bajo la conceptualización tecnológica que está relacionado con las siguientes alternativas: implementación de un tablero integrado de gestión del patrullaje motorizado, desarrollo de una plataforma informática de gestión del patrullaje motorizado y la ejecución de un procedimiento de integración en la de gestión del PM.

A continuación, desarrollamos una matriz de priorización de ideas relacionadas al tema tecnológico.

Tabla 14
Priorización de ideas

Grupos de ideas	Deseabilidad	Factibilidad	Viabilidad	Impacto	Disrupción	TOTAL
Tablero integrado de gestión del patrullaje motorizado Mejoramiento	X	X	X			3
Plataforma informática de gestión del patrullaje motorizado	X	X		X		3
Sistema de integrado de gestión del patrullaje motorizado	X	X	X	X	X	5

Fuente: Elaboración propia en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

De este modo, la idea relacionada al Sistema de integrado de gestión del patrullaje motorizado es la ganadora del proceso de priorización, y lista para ser bosquejada la cual se detalla en la tabla 15.

Tabla 15
Descripción del bosquejo del concepto

ITEM	CONTENIDO
Denominación de la solución	Tecnológica (implementación de un sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado)
Población beneficiada de la solución	Población de la provincia de Lima.
Descripción de la solución	<p>Una data informática que permitirá monitorear y gestionar los recursos asignados a las unidades policiales que efectúan patrullaje motorizado en los sectores (personal, vehículos, motocicletas, equipos de radio personal y radios en los patrulleros, combustibles, lubricantes, información sobre incidencia delictiva, etc.). También integrará información del mapa de calor sobre incidencia delictiva, de los cuadrantes, del SIPCOP así como SIDPOL de tal manera que con la información obtenida se recaban datos reales y oportunos del diagnóstico, situación y problema.</p> <p>Esta toma acciones para hacer frente el problema se basa en la estimación de los niveles de vigilancia que ofrece la Policía Nacional del Perú a nivel sectores, así como la cuantificación por la demanda de servicio policial o requerimiento. La estimación de los niveles de vigilancia comprende la oferta de</p>

ITEM	CONTENIDO
	<p>recursos con que cuenta la PNP en un cuadrante, es decir vehículos, personal, recursos logísticos. La demanda está sustentada en los servicios operativos que ofrece la PNP en un sector principalmente el patrullaje policial entre otros.</p> <p>Tanto la oferta como la demanda estarán expresados en la misma unidad de medida y a través su cálculo poder establecer un coeficiente que nos permitirá determinar el déficit de recursos en función a la magnitud de la demanda. Si el coeficiente es menor que uno implica déficit de recursos, si el coeficiente es mayor que uno, implica que los servicios policiales deberían reducir el número de ilícitos penales.</p> <p>El coeficiente obtenido nos permitirá conocer el nivel de cumplimiento de las exigencias de la colectividad con los recursos actuales, esto servirá de sustento las posibles reasignaciones de recursos con que se cuenta. Este conocimiento se fortalecerá con la información de los diferentes sistemas informáticos georreferenciados.</p> <p>El registro y gestión del sistema permite tener reportes constantes bajo una divulgación digital compatible con cualquier sistema móvil o tecnológico para su procesamiento. Pero, además, se compone por manuales, consultas, atención y respuesta.</p>
Descripción breve del beneficio aportado	El sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado gestionará de manera eficiente y efectiva el patrullaje motorizado de la región policial Lima para lograr un eficiente y oportuna atención a las necesidades de la población de Lima y reducir la incidencia delictiva.

Fuente: Elaboración propia en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

- **Maduración del concepto**

En este estadio, lo que se realiza es tener un concepto maduro de la idea ganadora.

En este caso, se aplicó la técnica del *design thinking*, la misma que permitió dar un concepto final y acabado. Lo que contiene la lluvia de ideas, características, mapeo, identificación y uso de Focus Group.

3.4. Prototipo final de la innovación

Esta sección se subdivide en dos: descripción del prototipo final y proceso de desarrollo del prototipo final de innovación.

3.4.1. Descripción del prototipo final

El prototipo final de innovación se compuso del “sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado”.

Mediante este aplicativo podremos gestionar el patrullaje motorizado en los sectores de patrullaje que refleja los diez componentes utilizados en su construcción, siendo estos los siguientes:

- **Módulo de datos de recursos logísticos:** En esta área, se podrá contar con información sobre los recursos logísticos disponibles en cada comisaría puestos a disposición para el patrullaje motorizado en los sectores como: radios, patrulleros, motocicletas, armas, grilletes, aceites, lubricantes.
- **Módulo de recursos humanos:** Se contará en este contexto información sobre los recursos humanos de las comisarías como de las unidades de patrullaje puestos a disposición para el patrullaje motorizado.
- **Módulo de mapa del delito:** Se contará con acceso al aplicativo informático en la que se podrá visualizar la información estadística de la incidencia delincencial georreferenciado por tipo de ilícitos penales que se registra diariamente en el sistema de denuncia policial (SIDPOL) en las comisarías y departamentos de investigación criminal a nivel provincia de Lima.
- **Módulo de control del patrullaje:** Se contará con el acceso con el aplicativo informático de información de control de patrullaje en donde se podrá georreferenciar la ubicación de los patrulleros y motocicletas.
- **Módulo de planificación:** Se consignará información relacionada a las labores de previsión el patrullaje motorizado como las hojas de ruta de cada patrullero y motocicleta, anotaciones sobre cambios de zonas o detalles propios del servicio.
- **Módulo de estimación del servicio:** Se contará con información relacionada a la estimación del nivel del patrullaje motorizado con que cuenta un determinado sector de

patrullaje, ósea la oferta. También permitirá brindar información relacionada con la estimación de la demanda de patrullaje motorizado.

- Módulo de cobertura de patrullaje: Se brindará información sobre la razón entre la oferta y la demanda de patrullaje motorizado en un determinado sector.
- Módulo de evaluación de cuadrantes: se contará con información sobre las necesidades sobre cobertura de patrullaje motorizado en la provincia de Lima, así como los cuadrantes existentes.
- Módulo administrativo: se brindará reportes de gestión necesarios para la toma de decisiones.
- Módulo de reportes estadísticos: se podrá contar con información estadística descriptiva sobre información relacionada al patrullaje motorizado por sector (Ver anexo 04 y 05).

3.4.2. Proceso de desarrollo del prototipo final de innovación

Se procedió al diseño y prueba del producto de innovación que se ha planteado como ejemplo.

En el procedimiento se hace un diseño tentativo, para revisar y mejorar, luego se realiza el testeo del producto elaborado, con lo que se realiza la presentación final. De modo que el problema medular es la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial lima en la provincia de Lima, durante el periodo 2018-2019.

Así mismo, de acuerdo con Avendaño y Córdova (2021), la construcción problemática, se sustentó en el marco legal para fundamentar la propuesta, para ello, es que se detallaron las cosas problemáticas, para generar una intervención, generando una situación controlada mediante un marco de actuación conforme a un diagrama causal.

Finalmente, se detalla la existencia de una “Limitada gestión del patrullaje motorizado” a través de la jerarquización de causas realizada. Se planteó como desafío de innovación “¿Cómo podemos mejorar la gestión del patrullaje motorizado de la región policial Lima para superar su deficiente prestación a favor de la ciudadanía de la provincia de Lima?”; situación que permitirá ser abordada desde la fundamentación de ideas principales, la fundamentación de la propuesta, su viabilidad y posterior aplicación de manera efectiva (Avendaño y Cordova, 2021).

3.4.2.1. Estrategia empleada

La estrategia empleada en el presente trabajo fue el prototipo, que no es más que el proceso de plasmar un concepto en una representación. El principal objetivo de esta fase es poner a prueba la propuesta. Las presunciones de la propuesta se examinan y modifican tantas veces como sea necesario durante esta fase. Por lo general, en esta etapa participa un conjunto de potenciales usuarios para poder testear el prototipo (Apolinaro y Piérola, 2022).

3.4.2.2. Desarrollo de la estrategia

Se llevó a cabo el proceso de prototipado de la solución propuesta para abordar la problemática identificada en la presente investigación. Este proceso incluye una serie de pasos o niveles de aplicación, con el objetivo de lograr una resolución final al problema identificado. Entonces, las acciones buscan una secuencia eficiente y responden a los objetivos de la investigación bajo las exigencias y condiciones que corresponden en el método científico:

- Primero se efectuó en la ejecución de la investigación un prototipo **a nivel conceptual**, basándose aspectos teóricos de las diferentes fuentes de información, lo que permite reforzar las ideas matrices del estudio. Asimismo, se aplicó un protocolo de ficha documental con relación a las representaciones mentales para idealizar el sustento de datos de acuerdo con la concretización temática (Reátegui y García, 2020).
- Segundo, se hace la selección de ideas principales y secundarias, para dar la priorización conceptual y posterior construcción temática, con lo que se realizó el prototipo **a nivel sensorial**. En este paso, se empleó el juego de roles para facilitar la identificación de posibles dificultades que podrían surgir usar del aplicativo. (Reátegui y García, 2020).
- Tercero, ya en la parte final, hemos hecho uso del **nivel funcional** o alta fidelidad, es decir, el sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado, para lo cual hemos empleado el software de modelación de diseño llamado Bizagi modeler.

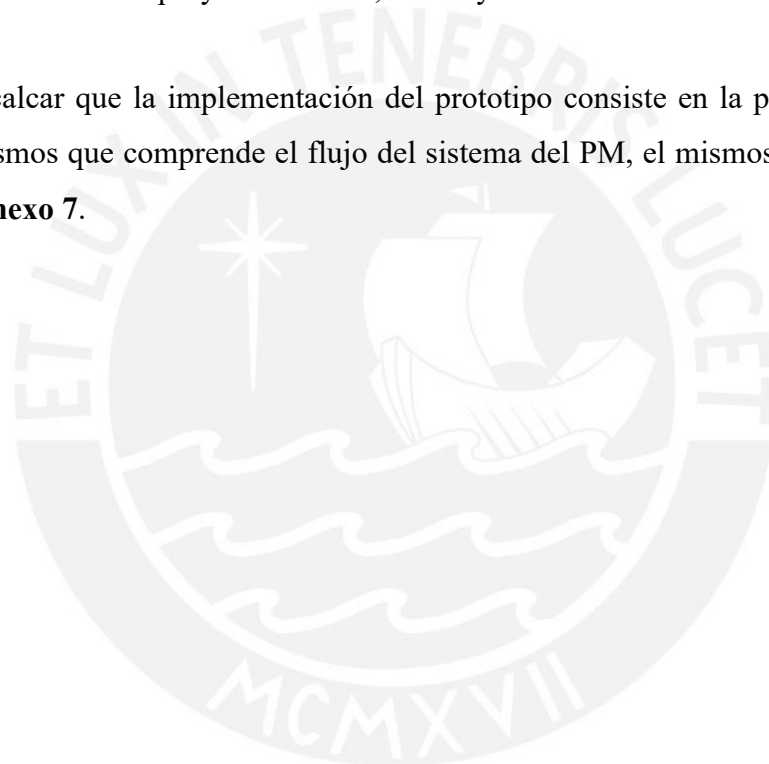
La descripción de cada uno de los pasos desarrollados para testear el prototipo en cada nivel se consigna en el **anexo 06**.

Así mismo, conforme a Reátegui y García (2020), se construyeron ejercicios de prueba, en donde, se busca tener una fiabilidad de la propuesta, para ello, es que se recurrió *in situ* para

hacer la comprobación del servicio policial y observar el patrullaje existente, para luego, evidenciar el problema y fundamentar los cambios de mejora en la actividad del personal policial del servicio de patrullaje motorizado de contar con material físico complementario a modo de guía instructivo y de funcionamiento, así como de resolución ante posibles problemas. A raíz de ello, se creó una guía física del funcionamiento del aplicativo.

Finalmente, de acuerdo con Avendaño y Córdova (2021), la modernización e innovación del servicio policial tiene sustento la propuesta debido a la aplicación del enfoque STEAM, en donde, se recurre al tratamiento multidisciplinario para diseñar una alternativa de solución, lo que contiene un proyecto factible, viable y realizable en la realidad.

Cabe recalcar que la implementación del prototipo consiste en la presentación de un diagrama, el mismo que comprende el flujo del sistema del PM, el mismo que se encuentra presente en el **anexo 7**.



CAPÍTULO IV

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1. Análisis de deseabilidad

El prototipo de innovación (implementación de un sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado) tiene un impacto positivo en la implementación tecnología en el PM dentro de la jurisdicción de Lima provincia como parte del servicio policial, lo que significa un sistema integrado para reducir la delincuencia, hacer frente a la inseguridad, bajos los datos de victimización y aumentar la confianza de la ciudadanía en la PNP

Esta afirmación se corrobora con los hallazgos obtenidos en el **focus group** desarrollado a los principales actores que participan en el patrullaje motorizado policial en la región policial Lima que señalan lo siguiente;

“La implementación del sistema integrado de gestión para enfrentar el deficiente patrullaje motorizado por la región policial Lima en la provincia de Lima, permitirá gestionar el patrullaje motorizado eficiente y eficazmente, empleando herramientas tecnológicas y de gestión, influenciará positivamente en reducir la incidencia delictiva. El coronel PNP Freddy Velázquez Carranza; Jefe de la División de Emergencias, resaltó el control en el patrullaje motorizado que será fortalecido; el Comandante PNP Aldo Ferruzo Montani, Comisario de Sol de Oro, destacó la información que proporcionará para la toma de decisiones acertadas y oportunas en el patrullaje motorizado.

Asimismo, como parte de los datos relevantes de estudio, se tiene como un aporte fundamental la revalorización de la entidad policial bajo la transparencia de sus activos y pasivos en la implementación de planes y proyectos de mejora, especialmente en la asignación de recursos bajo la legalidad y para el cumplimiento de fines institucionales, lo que permiten tener confianza, seguridad e inclusión de los diferentes aplicativos del prototipo final.

De modo que, el sistema integrado, como los diversos aplicativos consignados serán bien recibidos por el personal que presta servicios en las comisarías y Unidades de Emergencia de la región policial Lima, siendo de vital importancia un servicio eficiente y con responsabilidad bajo el desempeño policial y mejora institucional.

Además, dentro de la aplicación del instrumento, se cuenta con la entrevista efectuada al Coronel PNP Víctor Valverde Salazar, Jefe de la Unidad de Planeamiento Operativo de la Región Policial Lima, quién señala lo siguiente:

“Se aprecia que el prototipo de innovación del sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado es bastante amigable, de fácil uso, su contexto está centrado en temas policiales; su empleo permitirá mejorar el desempeño del patrullaje motorizado”

Por último, cabe resaltar que formó parte la realización de un trabajo de campo, a nivel de exploración y observación del PM en la región policial, en donde se pudo evidenciar el estado situacional, los documentos de gestión y la presencia de vehículos inoperativos, lo que es necesario la asignación de recursos y una implementación de tecnología en los existentes para generar cambios estructurales en beneficio de la colectividad en base la gestión innovativa.

4.2. Análisis de factibilidad

La factibilidad del proyecto está dada por la existencia sólida de técnicas e instrumentos científicos que forma parte del sustento estructural del plan innovativo en la PNP, donde parte del diagnóstico problemático, situación que es notoria en el PM, y que bajo las causas que se producen, se sustentan las mejoras, para el diseño de un plan, teniendo viabilidad y posterior ejecución, bajo la validación de actos que buscan cambiar la imagen institucional en base a la gestión (Avendaño y Cordova, 2021)

Por tanto, se ha previsto la conformación de un equipo de trabajo con la finalidad de poder realizar un diagnóstico problemático del patrullaje, delimitar las causas, elaborar un plan de mejorar, ejecutar el plan y vincular las recomendaciones técnicas en el control y evaluación. Dando prioridad a los trabajos e informes de expertos en la materia que cuenta la institución policial.

Por otro lado, la región policial Lima de la PNP, tiene potestades normativas para delimitar las competencias en la institución policial. Siendo este proyecto un importante aporte en la gestión de las comisarías y unidades de emergencia, los jefes de estas unidades han opinado positivamente para su implementación, lo que le consentiría implementar proyectos de

este corte, y que previamente ya ha implementado, entre otros proyectos, el certificado de antecedentes policiales (CERAP), y que se buscan los recursos necesarios para más implementaciones de sistemas de comunicaciones troncalizados.

Efectivamente, sobre la factibilidad de la implementación del sistema integrado de gestión para enfrentar el deficiente patrullaje motorizado por la región policial Lima en la provincia de Lima, según los hallazgos obtenidos en el **focus group** desarrollado a los principales actores que participan en el patrullaje motorizado policial en la región policial Lima, se ha obtenido la siguiente información:

“En lo relacionado a la factibilidad del proyecto, la Policía Nacional del Perú, tiene la experiencia suficiente para la implementación de proyectos asimismo cuenta con una serie de profesionales en diferentes especialidades que permitirían fortalecer su desarrollo, asimismo han señalado los entrevistados que se puede impartir disposiciones y directivas que regulen las diferentes competencias de la Policía Nacional del Perú; precisó el Coronel PNP Juan Villena Valdivia, Jefe del área de planes e instrucción de la Sub Comandancia General de la PNP que la Dirección de Planeamiento Institucional de la Secretaría Ejecutiva de la PNP cuenta con especialistas en proyectos. El comandante PNP Arturo Parra Tello, Comisario de Santa Luzmila, el comandante PNP Javier Luis Osorio, comisario de la Pascana y el comandante PNP Chistian Toledo Loli opinaron positivamente sobre la factibilidad de este proyecto. Todos los entrevistados resaltaron la capacidad tecnológica de la Dirección de tecnologías de la información y comunicaciones de la Policía Nacional del Perú debido al profesionalismo de su personal policial la cual se evidencia en los proyectos que ha implementado a favor de la policía y de la colectividad en general. El coronel PNP Raúl Silva Olivera, director de Tecnologías de la información y comunicaciones ha señalado y resaltado el trabajo profesional de su personal ya que han implementado el certificado de antecedentes policiales (CERAP).

Con relación al tiempo empleado, el trabajo está comprendido en doce meses, lo que garantiza la continuidad y sostenibilidad en base a resultados, el control y evaluación de la gestión.

Cabe señalar que la PNP cuenta con una directiva sobre el servicio de patrullaje, *DIRECTIVA N° 03-10-2014-DGPNP/EMG-DIRASOPE-B*. Este documento establece normas y procedimientos para la organización, funcionamiento y control del servicio policial “PATRULLAJE CUADRANTE SEGURO”, en la modalidad de jornada complementaria y voluntaria, en el marco del Programa Presupuestal N° 0030 “Reducción de Delitos y Faltas que Afectan la Seguridad Ciudadana”, así como el Decreto Supremo N° 317-2013-EF y Fe de Erratas de fechas 19 y 21 DIC2013 (DGPNP, 2015). Además, se cuenta con el *Manual de patrullaje a pie, patrullaje motorizado y patrullaje a caballo*, aprobado mediante la RD-157-2013-DIRGEN/EMG, el cual no ha sido actualizada desde el año 2013, mostrándose desfasado (EMG-PNP, 2013). Para implementar esta propuesta innovadora es necesario actualizar el manual, lo que mejoraría significativamente su nivel de factibilidad.

Además, dentro de la aplicación del instrumento, se cuenta con la entrevista realizada al coronel PNP Edgar José Horna Moreno, director de Planeamiento Institucional, señaló lo siguiente:

“El proyecto a implementar es factible ya que cuenta con el sustento de la normatividad administrativa como manual y directiva que regula el patrullaje motorizado”

Finalmente, la PNP, a través de la Región Policial Lima puede promover y proponer distintos actos administrativos para una mejor coordinación, captación y actuación que versen con la aplicación de la tecnología en el servicio policial, lo que vincula directamente con los objetivos de este proyecto.

4.3. Análisis de viabilidad

Sobre la viabilidad de este, está vinculado al campo de la asignación de presupuesto para su materialización, de modo tal, que, bajo la gestión pública, tiene sustento en el programa presupuestales 030 Reducción de delitos y faltas que afectan la seguridad ciudadana, conforme obra en los sistemas del MEF.

Con relación a la viabilidad del sistema integrado de gestión para hacer frente al deficiente patrullaje motorizado por la región policial Lima en la provincia de Lima, según los

hallazgos obtenidos en el **focus group** desarrollado a los principales actores que participan en el patrullaje motorizado policial en la región policial Lima, se ha obtenido la siguiente información:

“La implementación de proyectos cuenta con los recursos presupuestales necesarios ya que el gasto en personal encargado en el desarrollo del aplicativo informático, la adquisición de útiles de escritorio, se encuentran debidamente financiados con recursos del Estado. El Coronel SPNP (r) CAS José Alberca Ramos, Jefe (e) de la Unidad de Administración de la región Policial Lima UE 009-VII DIRTEPOL LIMA ha señalado que respecto al desarrollo del aplicativo informático este sería desarrollado por personal policial de la Dirección de tecnología de la información y comunicaciones de la PNP quienes reciben del Estado un sueldo mensual, respecto a la adquisición de material de escritorio, este es adquirido a través de los recursos asignados en el presupuesto de la PNP”

Asimismo, como posible acción de inversión pública, en el marco de la mencionada asignación presupuestaria, para su viabilidad se tiene la siguiente tabla de costeo para la implementación integral del PM:

Tabla 16

Matriz de costeo e indicadores

Cambio innovador	¿Quién desarrollará el cambio?	Actividades	¿Cuál es el costo por actividad?	¿Cuál es el plazo a implementar ?	¿Cuál es el indicador por actividad?
Sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado	Jefe de la Región Policial Lima.	1. Proceso de evaluación de posibles integrantes de la comisión	S/3,000.00	10 días	Relación de propuestos
	Jefe de la Región Policial Lima.	2. Propuesta a la Comandancia General de los posibles integrantes.	S/ 400.00	6 días	Informe a la Comandancia General de Policía
	Comandancia General y Dirección de Recursos Humanos	3. Verificación de los requisitos de los propuestos a integrar la comisión.	S/ 500.00	18 días	Relación depurativa de los propuestos
	Dirección de Personal y Comandancia General de Policía	4. Formulación de la Resolución Directoral.	S/ 180.00	2 día	Resolución Directoral firmada
	Dirección de Recursos Humanos	5. Formulación de la Directiva del proceso estableciendo los roles en el proceso de admisión.	S/2,600.00	10 días	Directiva del proceso aprobada
	Comisión nombrada para la implementación del sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado	6. Reuniones de coordinación para la planificación, diseño e implementación del sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado	S/6,800.00	permanente	Informes ó actas de reunión
	Jefe Región Policial lima				
	Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones de la PNP.				
	Comisión nombrada para la implementación del sistema integrado de gestión.	7. Informe al Director de administración de la PNP., el requerimiento necesario de recursos humanos y logístico, para Implementación de un sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado	S/2,100.00	7 días	Informe de la Comisión nombra
	Comisión nombrada para la implementación del sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado	8. Desarrollo del proceso administrativo del sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado	S/9,600.00	30 días	Informe de la Comisión nombrada
Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones de la PNP.	9. Formulación del plan de producción.	S/6,440.00	90 días	Informe de la Dirección de Tecnologías de la Información de la PNP	
Dirección de Administración de la PNP	10. Asignación del presupuesto para la implementación de la propuesta.	S/10,200.00	45 días	Avance del gasto de los recursos asignados	
	TOTAL		S/41,820.00		

Fuente: Elaboración propia, pero en base a la Guía de elaboración de trabajos de investigación PUCP.

Finalmente, se espera que el retorno de la inversión se vea reflejado a través de la mejora de los indicadores de victimización y percepción de inseguridad de los siguientes subsiguientes. Con una adecuada sostenibilidad, como característica fundamental, es plausible que los resultados excedan las expectativas a mediano plazo



CAPÍTULO V: CONCLUSIONES

Por último, bajo la investigación innovativa, se presentan las conclusiones:

1. Que, se ha reconocido como una problemática de carácter público, en el marco del tema de interés, la “Alta incidencia de robos y hurtos en Lima Metropolitana entre el 2019 y 2021”, donde el 31% de la población (mayor de 15 años) presencié un hecho criminal, y que frente al comparativo con la provincial del Callao, existe un mayor incremento de víctimas se muestra en la Provincia de Lima (2,5 puntos porcentuales) a la **“deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial lima en la provincia de Lima, en el 2019-2021”**. Esta problemática ha sido evidenciada en el proceso “patrullaje policial” debido a los defectos y problemas de desempeño observados en su ejecución, específicamente con el componente “patrullaje por sector” del programa presupuestal 030.
2. Que, se ha identificado como una de las causas de la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial lima en la provincia de Lima a la limitada gestión del patrullaje motorizado; se ha identificado y corroborado, en las entrevistas efectuadas, que la gestión limitada del patrullaje motorizado es consecuencia de una planificación deficiente en dicho ámbito, limitado manejo de los recursos humanos como logísticos y del incumplimiento de los programas y tácticas para el patrullaje motorizado. Siguiendo la misma línea, los resultados muestran que la falta de planes, prioridades, estrategias y programas para dirigir esta actividad se encuentran vinculados a la mala planificación de la gestión de las patrullas motorizadas. Asimismo, la insuficiencia de los recursos asignados al patrullaje motorizado se tradujo en una gestión inadecuada de los recursos humanos y logísticos, como indican los resultados obtenidos. El compromiso de llevar a cabo las directivas previstas para la mejora del patrullaje motorizado ya sea por acción o por inacción, está vinculado al incumplimiento de los programas y técnicas de patrullaje motorizado. Finalmente, cabe destacar que la limitada gestión ha traído consecuencia el incremento de la incidencia delictiva y, por consiguiente, el incremento de la percepción de inseguridad, aumento de la victimización.

3. Que, se ha identificado como una de las causas de la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima, la deficiente capacitación y entrenamiento del personal PNP que realiza patrullaje motorizado. El personal policial que presta servicios en las unidades PNP que realizan patrullaje motorizado actualmente evidencia una deficiente capacitación, se ha identificado y corroborado en las entrevistas efectuadas que la deficiente capacitación y entrenamiento del personal PNP es consecuencia de una limitada programación de capacitaciones en técnicas de patrullaje motorizado y comunicación, así como la ausencia de personal experto en patrullaje motorizado y métodos de comunicación. Asimismo, en relación con los programas de capacitación limitados en técnicas de patrullaje motorizado y comunicación, los resultados obtenidos indican que la formación del personal policial asignado al patrullaje motorizado ha sufrido un deterioro tanto en la regularidad de los cursos de capacitación como en la cantidad de participantes. Adicionalmente, respecto al déficit de instructores especializados en técnicas de patrullaje motorizado y comunicación, se observa que solo las unidades de emergencia son las únicas que realizan, a través de personal capacitado, el fortalecimiento de las técnicas de patrullaje motorizado. Finalmente, la existencia de una relación directamente proporcional entre productividad y capacitación sugiere que una formación inadecuada incrementa las quejas de los medios de comunicación y se resienta la reputación de la institución, lo que a su vez afecta a la opinión pública sobre la misma.
4. Que, se ha identificado como una de las causas de la deficiencia en la prestación del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima, a la débil articulación entre unidades PNP que efectúan patrullaje motorizado. Se ha identificado y corroborado, a través de las entrevistas efectuadas, que la débil articulación entre las unidades PNP encargadas de realizar el patrullaje motorizado es consecuencia de la escasa coordinación entre estas unidades y la falta de protocolos de actuación conjunta. Respecto a la limitada coordinación entre las unidades de la PNP, no se observa una articulación entre las áreas ni en los diferentes niveles. En conclusión, debe existir una mejor coordinación interinstitucional dentro de la jurisdicción mediante mesas de trabajo, diálogo y estrategias que generen compromisos mutuos en el logro de objetivos. Asimismo, ante la carencia documental es necesario que exista documentos de gestión para las acciones del patrullaje motorizado.

5. Que, luego de haber seleccionado la causa limitada gestión del patrullaje motorizado en base a los criterios propuestos por Subdere y reformulado el problema, se considera fundamental la implementación de la propuesta como solución a un problema evidente y notorio en la sociedad, y que la solución parte desde la propia entidad para la gestión del patrullaje motorizado en el entendido que esta viene presentando deficiencias a favor de la colectividad.
6. Que, la alternativa que permitan mejorar la gestión del patrullaje motorizado y reducir las deficiencias a favor de la ciudadanía de la provincia de Lima pasa por el desarrollo del Sistema Integrado de Gestión del patrullaje motorizado que es un sistema informático para la gestión de los recursos y vehículos patrulleros empleados en el patrullaje motorizado en los sectores de patrullaje motorizado a través de las comisarías y unidades de emergencia de la región policial Lima. La implementación de este sistema posibilitará la gestión en tiempo real del patrullaje motorizado, lo que contribuirá en la mejora tanto del tiempo de respuesta como en la calidad del servicio. Además, se espera que esta iniciativa optimice el control y la atención de los patrulleros policiales, lo que a su vez producirá una reducción significativa en los índices de victimización y percepción de inseguridad. Por ende, se anticipa una mejora en la seguridad ciudadana como resultado de estas acciones.
7. Que el Sistema Integrado de Gestión del patrullaje motorizado permite gestionar el patrullaje motorizado en los sectores de patrullaje y cuenta con los diez componentes utilizados en su construcción:
 - Módulo de datos de recursos logísticos: En esta área, se podrá contar con información sobre los recursos logísticos disponibles en cada comisaría puestos a disposición para el patrullaje motorizado en los sectores como: radios, grilletes, patrulleros, motocicletas, armas, grilletes, aceites, lubricantes.
 - Módulo de recursos humanos: Se contará en este contexto información sobre los recursos humanos de las comisarías como de las unidades de patrullaje puestos a disposición para el patrullaje motorizado.
 - Módulo de mapa del delito: Se contará con acceso al aplicativo informático en la que se podrá visualizar la información estadística de la incidencia delincinencial georreferenciado por tipo de ilícitos penales que se registra diariamente en el sistema de

denuncia policial (SIDPOL) en las comisarías y departamentos de investigación criminal a nivel provincia de Lima.

- Módulo de control del patrullaje: Se contará con el acceso con el aplicativo informático de información de control de patrullaje en donde se podrá georreferenciar la ubicación de los patrulleros y motocicletas.
 - Módulo de planificación: Se consignará información relacionada a las labores de previsión el patrullaje motorizado como las hojas de ruta de cada patrullero y motocicleta, anotaciones sobre cambios de zonas o detalles propios del servicio.
 - Módulo de estimación del servicio: Se contará con información relacionada a la estimación del nivel del patrullaje motorizado con que cuenta un determinado sector de patrullaje, ósea la oferta. También permitirá brindar información relacionada con la estimación de la demanda de patrullaje motorizado.
 - Módulo de cobertura de patrullaje: Se brindará información sobre la razón entre la oferta y la demanda de patrullaje motorizado en un determinado sector.
 - Módulo de evaluación de cuadrantes: se contará con información sobre las necesidades sobre cobertura de patrullaje motorizado en la provincia de Lima, así como los cuadrantes existentes.
 - Módulo administrativo: se brindará reportes de gestión necesarios para la toma de decisiones.
 - Módulo de reportes estadísticos: se podrá contar con información estadística descriptiva sobre información relacionada al patrullaje motorizado por sector
8. Que el procedimiento para lograr el producto final, se emplea una serie de actos para la maduración y viabilidad de la propuesta. No es un asunto de ensayo y error, aquí todos los cambios son bienvenidos. Usualmente participa un conjunto de potenciales usuarios. Luego, en el ámbito conceptual, se identificaron las ideas fundamentales del estudio, respaldando la relevancia de la información obtenida. Luego, el proceso de idealización y estimulación creativa de todas las ideas relacionadas al desafío específico produjo las soluciones más representativas. Asimismo, en el ámbito sensorial, para la realización del trabajo, se recurrió al juego de roles, lo que permitió la identificación de posibles dificultades que podrían surgir al hacer uso del aplicativo. En el ámbito funcional, se desarrolló el sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado utilizando el software de modelación de diseño Bizagi modeler. También, se creó una guía física del

funcionamiento del aplicativo a partir de una visita de campo realizada al personal policial del servicio de patrullaje motorizado. Adicionalmente, se realizó un *focus group* como instrumento de recopilación de información de los diversos actores que participaron en el trabajo de campo. En la segunda visita al área, se realizaron nuevamente pruebas a través de juegos de roles y dinámicas, generando nuevos comentarios que permitieron la mejora del producto. En conclusión, la modernización e innovación del servicio policial se encuentran respaldados en la propuesta al aplicar el enfoque STEAM. Este enfoque, que implica una perspectiva multidisciplinaria en la elaboración de una alternativa de solución, asegura la factibilidad, viabilidad y deseabilidad del proyecto.

9. Que, respecto a nuestro proyecto de innovación, podemos afirmar que es deseable ya que la aplicación del proceso innovador a partir del prototipo permite tener un impacto positivo para mejorar en forma efectiva y eficiente recurriendo a la tecnología para lograr resultados favorables en el rendimiento del patrullaje motorizado de la región policial Lima de la Policía Nacional del Perú influyendo significativamente en la reducción de los índices de victimización y de percepción de inseguridad en la provincia de Lima, siendo que se atiende apropiadamente a los requerimientos existentes, revalorizar los principios institucionales como los de transparencia en la gestión de los recursos del Estado, legalidad en el cumplimiento de la función policial, eficiencia y eficacia en la calidad del servicio policial que se manifiestan en la inclusión de los diferentes aplicativos del prototipo final, serán del agrado del personal que presta servicios en las comisarías y Unidades de Emergencia.
10. Que, respecto a nuestro proyecto de innovación, podemos afirmar que es factibilidad en razón que la PNP, a través de la región policial Lima, se tiene prevista la conformación de un equipo interdisciplinario para el planteamiento y ejecución del proyecto, compuesto por profesionales capacitados para abordar este tipo de iniciativas. Además, se cuenta con la capacidad normativa para emitir disposiciones y directivas acordes a las competencias asignadas en la Ley de la PNP; adicional a ello, se cuenta con la disposición de los jefes de estas unidades lo que le permitiría implementar proyectos de este corte. También, se dispone de capacidades tecnológicas a través de la Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones. Asimismo, se cuenta con el tiempo necesario para el desarrollo del proyecto de innovación. Finalmente, se cuenta con una

directiva sobre el servicio de patrullaje, *DIRECTIVA N° 03-10-2014-DGPNP/EMG-DIRASOPE-B*, y El manual de patrullaje a pie, patrullaje motorizado y patrullaje a caballo. Ambas están orientadas al objetivo de brindar de soporte tecnológico a las entidades públicas a través de acciones y documentos interinstitucionales, con el fin de mejorar el servicio público.

11. Que, respecto a nuestro proyecto de innovación, podemos afirmar que es viable en razón a la existencia de recursos económicos de acuerdo con el programa presupuestales 030, lo que conlleva a que exista un costo-beneficio de la propuesta, generando rentabilidad social e impacto en la mejora e imagen de la PNP.
12. Que, la estrategia de ejecución del proyecto de innovación estará a cargo de la evaluación de comisión multidisciplinaria, la misma que serán expertos y especialistas en la materia, para que con su aprobación se gestionen los recursos económicos en la Unidad Ejecutora No.009 – Región Policial Lima; asimismo, para que se prueba el sistema informático se cuenta el área especializada la misma que previa coordinación facilitará la capacitación respectiva al personal de la PNP.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alvaro, M. (2009). *Gestion Publica*.

Vilca, A. (2021). "PERCEPCIÓN DE LAS USUARIAS VÍCTIMAS DE VIOLENCIA FAMILIAR, EN RELACIÓN A LA CALIDAD DE ATENCIÓN DE LOS OPERADORES POLICIALES Y DE JUSTICIA EN LA PROVINCIA DE HUANCVELICA. (Tesis de Maestría en Gestión Social) Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/18704/VILCA_RENOJO_ABNER%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Apolinaro, E. & Piérola, S. (2022). "Aplicativo informático para enfrentar la deficiente valoración de la prueba por la inspectoría general de la Policía Nacional del Perú, Lima, Años 2018 - 2019" (Tesis de Maestría en Gobierno y Políticas Públicas). Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/23923/APOLINARIO%20ESCOBAL_PIEROLA%20PADILLA_MG.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Avendaño, P., & Cordova, J. M. (2021). *Implementación de un aplicativo de gestión de la información para la investigación del delito de violencia contra la mujer por parte de la comisaría de familia PNP. Canto Rey, distrito de San Juan de Lurigancho*. Repositorio PUCP: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/20739/AVENDA%20%281%29%20CESPEDES_CORDOVA%20BARCO_IMPLEMENTACION_DE_UN_APLICATIVO_DE_GESTION.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Bastidas Villanes, D., & Pisconte Ramos, J. (2009). *Gestión Pública*. Lima: Idea internacional.

Bonnefoy, J., & Armijo, M. (2005). *Indicadores de desempeño en el sector público*. Chile: ONU.

CGR (2016). *Directiva N° 008-2016- CG/GPROD y Manual de Auditoría de Desempeño*. Lima : Contraloría General de la República.

CGR (2019). *Operativo de seguridad ciudadana 2019*. Lima: Contraloría General de la República.

Chavez, A. (2014). *Guía del curso de patrullaje policial*. Piura: ETS Piura.

Chiavenato, I. (2007). *Introducción a la teoría general de la administración*. México: McGraw Hill.

- Colca, B. S., & Reyes, K. C. (2021). *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*. Repositorio PUCP: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/19897/COLCA%20AGUILAR_REYES%20REYNALDI_TALLER_MANTENIMIENTO.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Cossio, J. A. (2020). *Implementación de un sistema integrado de gestión de monitoreo del circuito consultorio-farmacia-logística en la atención ambulatoria del Hospital Central PNP. LUIS N SAENZ de la Dirección de Sanidad PNP, en la ciudad de Lima*. Repositorio PUCP: https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/16898/COSSIO_MEDINA_JORGE_ALBERTO_IMPLEMENTACI%c3%93N%20DE%20UN%20SISTEMA%20INTEGRADO%20DE%20GESTI%c3%93N.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Dammert, L. (2021). *Transformación del servicio policial en comisarias: mejorando la seguridad ciudadana*. Lima: Peru debate 2021.
- DGPNP (2015). Directiva N° 03-10-2014-DGPNP/EMG-DIRASOPE-B. Recuperado de: https://www.muniate.gob.pe/ate/files/Seguridad_Ciudadana/Normas_legales/DIRECTIVA-03-10-2014-DGPNP_EMG-DIRASOPE-B_CUADRANTE-SEGURO.pdf
- DIRNAGI PNP. (2016). *Plan Operativo Institucional*. Lima: PNP.
- Fenandez, A. (2017). *Análisis de la gestión articulada a reducir la desnutrición crónica y la anemia infantil en Ayacucho*. Tesis.
- EMG-PNP (2013). *Manual de Patrullaje a Pie, Patrullaje Motorizado y Patrullaje a Caballo*, RD-157-2013-DIRGEN/EMG DEL 27MAR2013
- INEI. (2020). *Victimización en el Perú 2010-2019*. Lima: INEI.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2021). *Victimización en el Perú 2010 - 2018*. Instituto Nacional de Estadística e Informática: https://www.munilosolivos.gob.pe/muni1/descargas/Codisec_2019/PLAN_DE_PATRULLAJE_MUNICIPAL_2020.pdf
- International Institute for Democracy and Electoral Assistance. (2009). *Gestión Pública*. International Institute for Democracy and Electoral Assistance: https://d.documentop.com/modulo-gestion-publicacdr-congreso_5a0d47551723dd794fb098ef.html

- Kast, F. (1988). *Administración en las organizaciones, Enfoque de sistemas y de contingencias*. Mexico: McGraw - Hill Interamericana.
- Laboratorio de Gobierno. (2018). *Permitido Innovar: Guías para transformar el Estado chileno ¿Cómo*. Santiago de Chile: Gobierno de Chile.
- MEF. (2015). *Guía informativa del programa presupuestal 030 reducción de los delitos y faltas del programa presupuestal 030*. Lima : MEF.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2014). *Programas presupuestales con articulación territorial*. Ministerio de Economía y Finanzas: https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_public/ppr/prog_presupuestal/guia_articulados_PP2014.pdf
- Ministerio de Gobierno de Ecuador. (2023). *Sistema GPS y modernos vehículos optimizan patrullaje policial*. Ministerio de Gobierno de Ecuador: <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/sistema-gps-y-modernos-vehiculos-optimizan-patrullaje-policial/>
- PCM. (2013). *Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021*. Lima: Secretaria de gestión pública de la presidencia del consejo de ministros.
- Peruano. (1992, octubre 15). Ley General del Sistema Nacional de Control. *Publicación de la ley general del sistema Nacional de Control*. Lima, Lima, Peru: Estado.
- Plan estratégico institucional 2012 -2016. ACTUALIZADO PARA LOS AF 2015 - 2016*. (2015). Lima: PNP.
- PNC. (2008). *Manual de patrullaje urbano*. Bogota: Grupo de Doctrina y Servicio de Policía.
- PNP. (2013). *Manual de Patrullaje a Pie, Motorizado y a Caballo*. Lima: PNP.
- PNP. (2015). *Plan Estratégico Institucional .ACTUALIZADO PARA LOS AF 2015 - 201*. Lima: PNP.
- Policía Nacional de Colombia. (2010). *Estrategia Institucional. Plan Nacional de Vigilancia Comunitaria por Cuadrantes (PNVCC)*. Policía Nacional de Colombia: <https://www.oas.org/es/sap/dgpe/innovacion/banco/ANEXO%20I.%20PNVCC.pdf>
- Policía Nacional del Perú. (2013). *Manual de patrullaje a pie, patrullaje motorizado y patrullaje a caballo*. Policía Nacional del Perú: <https://www.policia.gob.pe/Contenido/doc/docuDireasjur/MANUAL%20DE%20PATRULLAJE%20A%20PIE,%20MOTORIZADO%20A%20CABALLO%20DE%20LA%20PNP.pdf>
- Policía Nacional del Perú. (2018). *Silabo desarrollado Patrullaje II*. Policía Nacional del Perú: <https://vsip.info/silabus-patrullaje-ii-pdf-free.html>

- Presidencia de la República. (2017). Decreto Supremo N 008-2017-IN. *Decreto Supremo que aprueba la estrategia multisectorial Barrio Seguro*.
<https://www.mininter.gob.pe/sites/default/files/008-2017-IN%20%28Aprueba%20estrategia%20BARRIO%20SEGURO%29.pdf>
- Presidencia de la República. (2023). Decreto de urgencia N 034-2023. *Decreto de urgencia que dicta medidas extraordinarias, en materias económica y financiera, para fortalecer e implementar las unidades de flagrancia delictiva y dicta otras medidas*.
<https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2229719-1>
- Reátegui, J. E., & García, M. A. (2020). *Innovación en el proceso de coordinación y optimización del empleo de los medios aéreos para incrementar la calidad en la extinción de incendios forestales por parte de la FAP en el territorio peruano*. Repositorio PUCP: <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/17532>
- Rodríguez, O. A. (2017). *Evaluación de la ejecución presupuestal de la Policía Nacional del Perú y su implicancia en la Política Pública de Seguridad Ciudadana*. Repositorio PUCP:
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/9204/RODRIGUEZ_VALLES_OSCAR_ALEXIS_EVALUACION.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Saravia Salazar, J. (2018). La gestión pública en el Perú en perspectiva histórica. *Advocatus*, 143.
- Scott, W., & Mitchell, T. (1976). *Organization Theory: A Structural and Behavioral Analysis*. USA: R.D. Irwin.
- Sichez, V. (2017). La auditoría gubernamental y su incidencia en el desarrollo de la gestión en la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote 2016. *In Crescendo. Institucional*, 78-91.
- SUBDERE. (2009). *Guía metodológicas para la formulación de políticas públicas regionales*. Santiago de Chile: Grafica metropolitana.
- USAID. (2013). *Policia Comunitaria. Conceptos, metodos y escenarios de aplicación*. Mexico: Insyde ideas.

ANEXOS

Anexo 1: Explorando el espacio de la política

1. Identificar un tema de interés

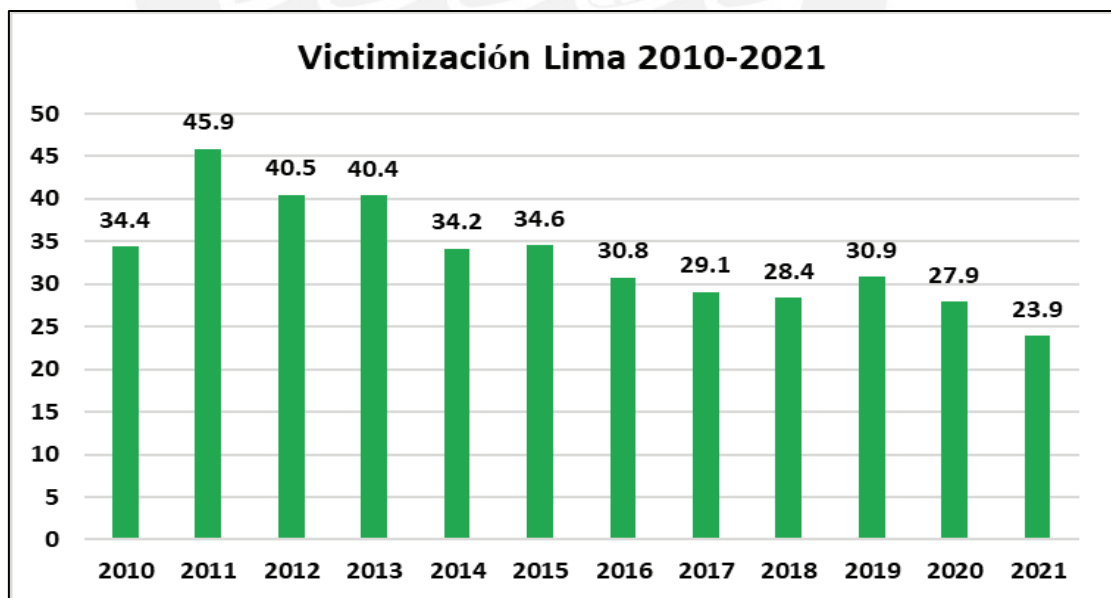
Información propalada en los medios de comunicación social hacen de conocimiento el alto número de hechos delictivos como robos de dinero, carteras, celulares, estafas, robo de vehículos entre otros; a niveles preocupantes siendo en Lima metropolitana, jurisdicción de la Región Policial Lima, la de mayor incidencia.

¿Cuál es la magnitud de este fenómeno?

El INEI (2021) señala que Lima en el periodo 2010 al 2021 presenta variaciones significativas en los indicadores victimización que está relacionado a la población de 15 y más años de Lima Metropolitana ha sido víctima de algún hecho delictivo siendo el caso que, para el año 2021 el indicador victimización tiene 22.2%

Figura 7

Victimización en el área urbana de Lima 2010 - 2021



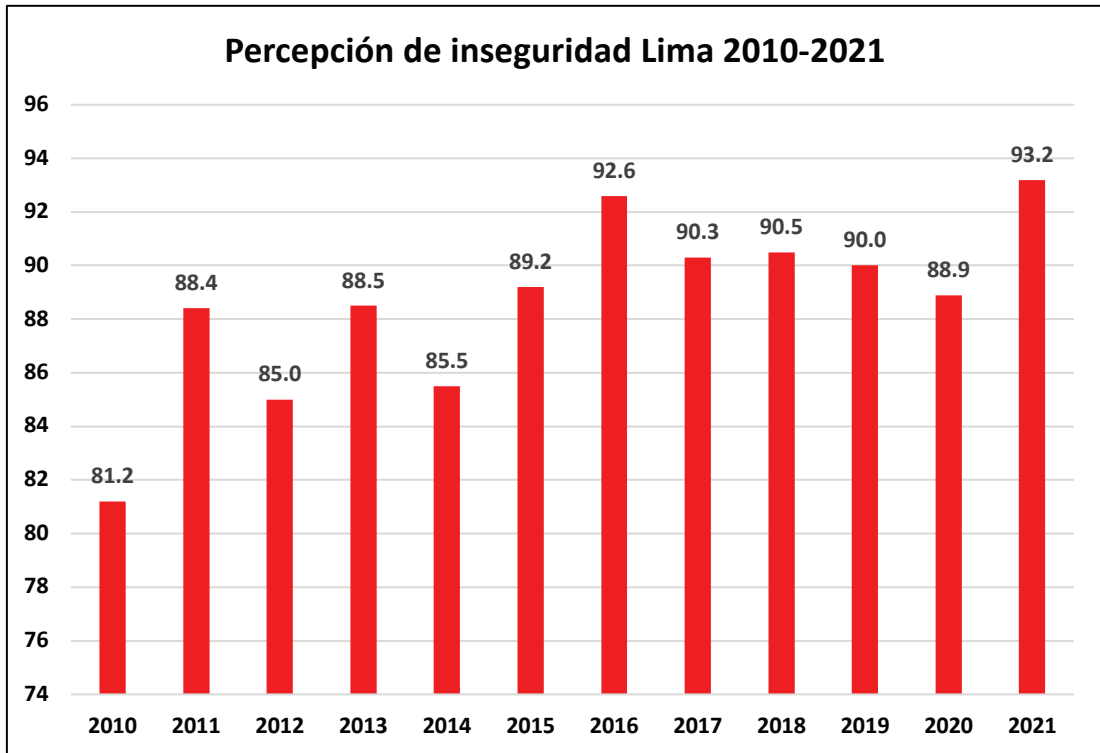
Fuente: Elaboración propia en base al INEI

Según el INEI (2021), Lima ha experimentado variaciones significativas en los indicadores percepción de inseguridad en el periodo 2010 al 2021. Estos indicadores están vinculados en la forma en la que la población de 15 y más años, de Lima Metropolitana, percibe

la posibilidad de ser víctima de un delito en los próximos 12 meses. Asimismo, en el año 2021 el indicador de victimización alcanza un valor de 91.7%.

Figura 8

Percepción de inseguridad ciudadana área urbana de Lima 2010-2021



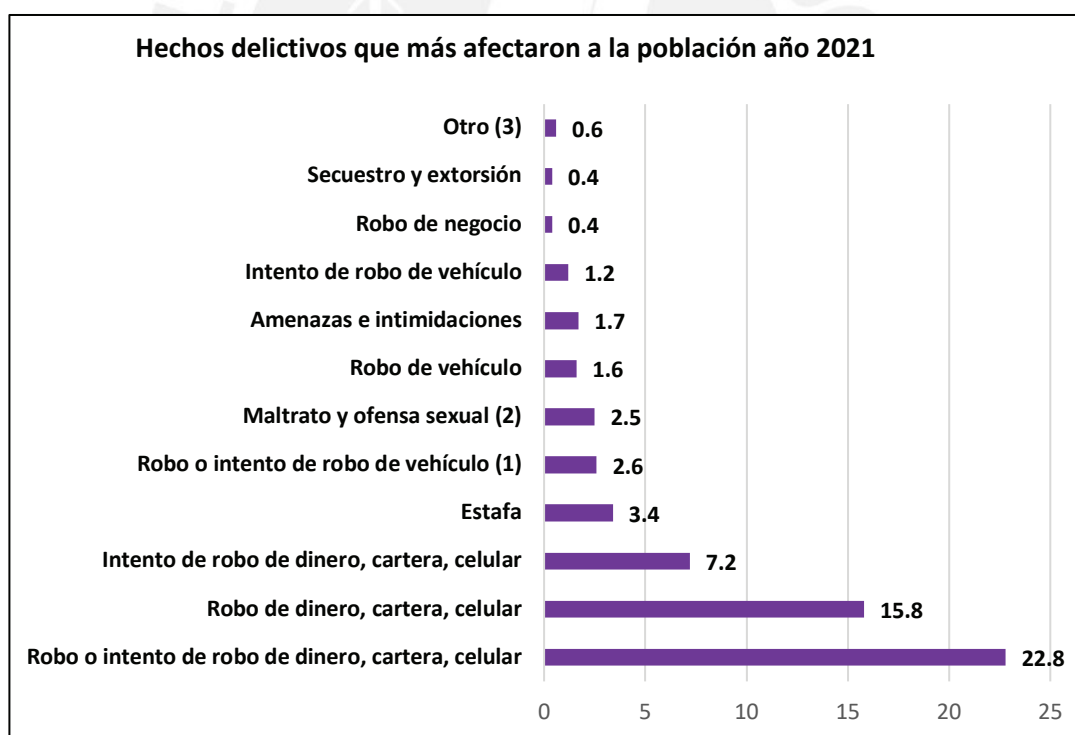
Fuente: Elaboración propia en base al INEI

El INEI (2021) de acuerdo a la gráfica, señala que, en Lima Metropolitana, en el 2021, existe 93.2% de percepción de inseguridad, mientras que en el 2016, existió 92.6%, luego en el 2017, un 90.3%, luego en el 2018, 90.5%, luego en el 2019, 90.0, existiendo una leve reducción mayor a un punto porcentual en el 2020, con 88.9%.

Tabla 17*Víctimas en el área urbana de Lima según tipo de hecho delictivo 2010-2021*

Tipo de vigilancia	AÑO %											
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Robo o intento de robo de dinero, cartera, celular	23.5	26.3	24.0	25.4	23.6	22.1	20.5	20.5	20.1	22.8	21.1	22.8
Robo de dinero, cartera, celular	0.0	0.0	0.0	19.1	18.6	17.5	15.8	15.9	14.6	17.5	15.6	15.8
Intento de robo de dinero, cartera, celular	0.0	0.0	0.0	9.7	7.7	6.3	6.1	6.7	7.2	7.1	7.2	7.2
Estafa	4.9	17.6	13.8	15.2	8.8	12.1	9.1	5.4	5.0	3.9	3.2	3.4
Robo o intento de robo de vehículo (1)	3.7	4.2	3.4	3.9	3.2	2.0	1.8	2.7	2.5	3.0	2.7	2.6
Maltrato y ofensa sexual (2)	1.4	1.8	2.2	2.0	1.5	1.3	1.2	1.6	1.6	2.4	2.4	2.5
Robo de vehículo	0.0	0.0	0.0	2.4	2.1	1.2	1.2	2.0	1.8	2.1	1.7	1.6
Amenazas e intimidaciones	4.2	4.1	3.5	2.9	2.1	1.3	1.1	1.7	1.8	2.0	1.6	1.7
Intento de robo de vehículo	0.0	0.0	0.0	1.9	1.4	1.0	0.7	1.0	0.8	1.0	1.1	1.2
Robo de negocio	0.6	0.7	0.9	0.8	0.4	0.3	0.3	0.5	0.4	0.3	0.4	0.4
Secuestro y extorsión	1.7	2.4	0.5	0.4	0.1	0.4	0.4	0.8	0.4	0.5	0.3	0.4
Otro (3)	0.8	0.9	0.9	0.6	0.4	0.2	0.3	0.4	0.5	0.4	0.8	0.6

Fuente: Elaboración propia en base a información de INEI.

Figura 9*Hechos delictivos que afectaron a la población, año 2021*

Fuente: Elaboración propia en base a información de INEI.

1. Incluye: automóviles, autopartes de vehículos automotores, motocicleta, mototaxi y bicicletas.
2. Abarca: maltrato físico y/o psicológico de algún miembro del hogar, acoso, abuso, violación, entre otros tipos de violencia.

3. Engloba: maltrato físico, y/o psicológico de personas no miembros del hogar, el robo de animales domésticos, entre otros similares.

¿A quién afecta?

En el contexto de Lima Metropolitana, la población alcanza los 10 millones de habitantes. Esta población se ve afectada por el deficiente servicio de patrullaje motorizado, el cual se brinda a través de las 133 comisarías de las Región Policial Lima. Esta situación repercute en su propiedad pública y privada. Tales repercusiones se manifiestan en los elevados niveles de victimización y percepción de inseguridad que se experimenta en Lima Metropolitana, según datos del INEI (2017).

¿Cuál es la historia detrás del tema de interés?

El INEI (2020) reporta variaciones significativas respecto a la percepción de existencia de vigilancia de la población mayor a los 15 años, definida como la observación continua que, realizada la Policía Nacional del Perú, el serenazgo o Patrullaje Integrado (PNP y serenazgo en conjunto). En el 2020, los datos muestran que el 30.4% de la población percibe la presencia de la Policía Nacional del Perú, el 35.4% percibe la presencia del serenazgo y el 17.7% percibe la presencia del patrullaje integrado.

Tabla 18

Apreciación de la población sobre tipo de vigilancia 2010-2021

Tipo de vigilancia	AÑO %										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Policia Nacional del Peru	25.1	27	28.1	17.8	18.3	17.3	14.4	24.2	22.6	22.4	30.4
Serenazgo	47.6	45.4	46.8	39.3	35.9	30.4	28.6	37.8	33.2	32.1	35.4
Patrullaje integrado	9.3	14.7	15.6	13	12.9	9.5	8.5	14.2	13.9	12.9	17.7

Fuente: Elaboración propia en base a información de INEI.

El RLPNP (2017) señala que las comisarías son las células básicas y desconcentradas de la Policía Nacional del Perú encargada de desarrollar actividades y operaciones policiales preventivas, de orden, seguridad y de investigación para combatir la delincuencia, fortalecer la seguridad ciudadana, bajo la dirección legal del fiscal; asimismo vela por el cumplimiento de la ley, protege el patrimonio público y privado entre otros. Lima cuenta con 133 comisarías.

Una de estas actividades que realiza en el marco de la vigilancia es el patrullaje ya sea a pie o motorizado.

Según el MPPMC (2013), el patrullaje motorizado representa la forma más efectiva de vigilancia y patrullaje urbano llevado a cabo por la Policía Nacional del Perú, con el fin de mantener y restablecer el orden público, así como prevenir la comisión de delitos y faltas. Este tipo de patrullaje consiste en el desplazamiento en vehículos o motocicletas en áreas específicas. Por otro lado, el MEF (2019) lo define como una de las modalidades de implementación del producto “patrullaje por sector” del programa presupuestal 030 (PPR 030) para la reducción de delitos y faltas que aquejan a la ciudadanía. Este patrullaje es de naturaleza policial, involucrando tanto a la policía como a las autoridades municipales, y puede llevarse a cabo en camionetas, automóviles, motocicletas o cuatrimotos.

Con relación al patrullaje motorizado, el INEI (2017) señala que el 100% de las 133 comisarías de Lima manifestaron haber realizado patrullaje motorizado en forma diaria en el último mes, asimismo el 39.1.5% del total de efectivos policiales de las comisarías de Lima, realizan principalmente patrullaje motorizado en sectores y lugares de alta incidencia de sus demarcaciones territoriales. PNP (2022) señala que a la fecha realiza esta actividad el 47.79% de sus efectivos realizan principalmente patrullaje motorizado.

El POI (2016) señala que las comisarías de Lima solo cubren el 82.0% (519) de los sectores reconocidos en el mapa de delito en Lima debido a limitaciones de personal como de vehículos motorizados.

La DIRLOG (2019) indicó que el Estado peruano enfocó su estrategia en el aumento de recursos, como la adquisición de vehículos. En el año 2013, se compraron 800 camionetas de la marca Hyundai modelo Santa Fe por un valor de 74 millones de soles. En el año 2016, se adquirieron 2,375 camionetas SUV 4x2 y 3,028 motocicletas 250cc, con una inversión de 343 millones de soles. En el año de 2019, se alquilaron 700 automóviles Nissan Versa y 200 camionetas Toyota HiLux bajo la modalidad de renting con la duración de 3 años por un total de 146 millones de soles.

Tabla 19*Adquisición de vehículos a nivel nacional*

AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONETAS	MOTOCICLETAS	MONTO
2013		800		74,000,000.00
2016		2,375	3,028	343,000,000.00
2019 (*)	700	200		146,000,000.00
TOTAL	700	3,375	3,028	563,000,000.00

(*) Renting

Fuente: Elaboración propia en base a información de la DIRLOG PNP

Dammert (2021) señala que la inversión en el producto patrullaje por sector no ha discurrido en la misma dirección de los indicadores sobre seguridad mostrando ineficacia en el uso de los recursos; entre los años 2012 y 2021 la inversión representó 2273 millones y 5084 millones de soles, respectivamente.

MEF (2021) a través de su aplicativo informativo “SIAF amigable” nos permite evidenciar el desenvolvimiento del producto “patrullaje por sector” del programa presupuestal 030 (PP 030) correspondiente a los años 2017 al 2021 y que se consignan en el siguiente cuadro.

Tabla 20*Desarrollo del producto "patrullaje por sector" 2017- 2021*

PROGRAMA PRESUPUESTAL	PERIODO				
	2017	2018	2019	2020	2021
PP 030 REDUCCION DE DELITOS Y FALTAS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD	4,150,038,610	4,495,000,452	5,064,729,005	4,392,111,679	3,670,388,935
PRODUCTO PATRULLAJE POR SECTOR	1,733,992,902	2,005,630,455	2,248,283,474	2,740,712,135	2,526,896,924

PRODUCTO PATRULLAJE POR SECTOR LIMA

PERSONAL Y OBLIGACIONES SOCIALES LIMA	373,406,722	530,486,613	622,670,547	1,072,270,098	625,665,016
BIENES LIMA	48,674,646	36,365,703	21,686,348	11,889,827	43,503,200
SERVICIOS LIMA	30,442,916	18,194,687	68,118,223	16,393,599	27,467,044
	452,524,284	585,047,003	712,475,118	1,100,553,524	696,635,260

BIENES LIMA

ALIMENTOS Y BEBIDAS	21,025,931	18,382,451	4,826,511	1,037,872	1,891,302
VESTUARIOS Y TEXTILES	507,620	460,814	26,697		
COMBUSTIBLES, CARBURANTES, LUBRICANTES Y AFINES	24,481,920	15,669,465	15,274,347	10,284,995	40,724,105
MATERIALES Y UTILES	1,730,454	1,045,956	804,132	271,253	140,494
REPUESTOS Y ACCESORIOS	445,671	711,420	595,840	295,707	526,030
ENSERES			135,021		221,269
COMPRA DE OTROS BIENES	483,050	95,597	23,800		
	48,674,646	36,365,703	21,686,348	11,889,827	43,503,200

SERVICIOS LIMA

VIAJES	23,593,520	12,593,520	19,469,064		
SERVICIOS BASICOS, COMUNICACIONES, PUBLICIDAD Y DIFUSION	816,956	816,956	1,816,956		
SERVICIO DE MANTENIMIENTO, ACONDICIONAMIENTO Y REPARACIONES	581,310	862,147	757,271	301,198	659,637
SERVICIOS ADMINISTRATIVOS, FINANCIEROS Y DE SEGUROS	1,178,014	1,800,000	1,100,000	1,505,660	
SERVICIOS PROFESIONALES Y TECNICOS	4,273,116	2,122,064	44,974,932	14,586,741	26,807,407
	30,442,916	18,194,687	68,118,223	16,393,599	27,467,044

Fuente: Elaboración propia en base a información de MEF

Además, el MININTER (2018) ha implementado el Sistema Informático de Planificación y Control de Patrullaje Policial (SIPCOP) en las 133 comisarías de Lima. Este sistema tiene como objetivo principal conocer de manera precisa y efectiva la ubicación de los vehículos policiales, lo que permite hacer un seguimiento detallado de las distancias recorridas y los índices de velocidad. Sin embargo, debido a diversos factores, estos dispositivos no se mantienen operativos continuamente, lo que se resulta en una limitación de su utilidad. Toda la información recopilada se registra para su posterior evaluación y para ayudar en la toma de decisiones.

Según información del área de transportes de la Región Policial Lima, el siguiente cuadro muestra la información del parque automotor de la región policial de Lima, clasificado por tipo de vehículo:

Tabla 21
Situación del parque automotor de la región policial Lima

TIPO	OPERATIVO	INOPERATIVO RECUPERABLE	INOPERATIVO IRRECUPERABLE	TOTAL
AUTOMOVIL	45	123	44	212
CAMIONETA	632	203	790	1,625
MOTOCICLETA	910	229	634	1,773
VEH. DIVERSOS	196	28	68	292
VEH. RENTING				
. Cta. Toyota hi lux	200			200
. Automóvil Nissan Versa	700			700
TOTAL	2,683	583	1536	4,802

Fuente: Elaboración propia en base a información de la REGPOL Lima

Sobre la información consignada en el cuadro anterior, podemos señalar que:

- El 55.90 % (2,683) son vehículos operativos, el 12.10% (583) son vehículos inoperativos recuperables y el 31.99% (1536) son vehículos inoperativos irrecuperables.
- El 92.70% (2,487) de los vehículos operativos son empleados en el patrullaje motorizado de los cuales el 30% (745) son automóviles, el 33.5% (832) son camionetas y el 36.6 % (910) son motocicletas; estos vehículos se encuentran distribuidos en las 133 comisarías de la Región Policial Lima.

INEI (2012), INEI (2017) y PNP (2022), evidencia un incremento significativo en el número del personal policial que presta servicios en el patrullaje motorizado en las comisarías PNP de la Región Policial de Lima, número que guarda proporción con el incremento de la cantidad de vehículos patrulleros y que se consigna en el cuadro adjunto.

Tabla 22

Cantidad de personal policial de las comisarías de la Región Policial Lima por actividad principal

ACTIVIDAD PRINCIPAL	PERIODO		
	2012	2017	2022
LABOR ADMINISTRATIVO	1,146	894	1,276
PATRULLAJE VEHICULO	2,453	4,180	8,016
PATRULLA A PIE	1,269	1,479	1,697
INVESTIGACION DELITOS Y FALTAS	1,018	1,129	1,335
INVESTIGACION ACC. TRANSITO	345	354	544
INVESTIGACION DE VIOLENCIA FAMILIAR	432	581	744
PARTICIPACION CIUDADANA	318	369	613
SERVICIO DE GUARDIA	1,349	1,152	1,677
SUPERVISION Y CONTROL	213	370	587
OTRAS ACTIVIDADES	351	176	285
CANTIDAD EFECTIVOS	8,894	10,684	16,774

Fuente: Elaboración propia en base a información de INEI y DIRREHUM PNP.

Respecto al patrullaje local integrado, el RLSSM (2022) lo define como el patrullaje que realiza el serenazgo en apoyo a la Policía Nacional del Perú, en forma conjunta y coordinada en ciertos territorios establecidos en el planeamiento y bajo el liderazgo operativo del comisario de la jurisdicción. INEI (2019) señala que el 87.6% de municipalidades de Lima cubren sus sectores con patrullaje local integrado y que solo el 38% de las municipalidades lo realizan en forma diaria.

Con relación al sereno de patrullaje motorizado, el RLSSM (2022) define como el realizado por el servicio de serenazgo municipal cuyo recorrido se realiza en un vehículo motorizado para colaborar en el mantenimiento del orden, tranquilidad y seguridad ciudadana en áreas designadas dentro del marco del plan de seguridad ciudadana. INEI (2019) señala que el 100.0% de municipalidades de Lima con aproximadamente 12,040 efectivos cuentan con este servicio y que el 38% de las municipalidades lo realizan en forma diaria y que han atendido el 92% de las intervenciones por comercio informal y el 56.3% por consumo del alcohol en la vía pública a nivel nacional.

Cabe señalar que DAMMERT (2021) refiere datos significativos del informe de la Contraloría General de la República (2019) sobre las acciones articuladas entre la Policía Nacional del Perú y los gobiernos municipales en el sentido que solo el 29.8% de comisarías a nivel nacional, entre ellas las de Lima, no ejecutan patrullaje integrado lo que afecta el alcance

e impacto del patrullaje y 55.1% de comisarías a nivel nacional, entre ellas las de Lima, no cuentan con Plan de Patrullaje Integrado lo que implica la carencia de acciones de articulación y subutilización de los recursos.

CGR (2019) señala en su informe sobre resultado del operativo “Seguridad Ciudadana”, que los policías que se dedican al patrullaje motorizado no contarían con equipo completo para realizar esta actividad siendo que, en Lima el 46.7% de los agentes no tendrían de equipos de radio portátiles de comunicación, el 45% no tendrían chalecos antibalas, el 25.6% no llevarían esposas metálicas y el 15.2% carecerían de varas de ley; estas limitaciones afectarían la eficiencia del este servicio, así como la integridad de los mismos policías.

2. Identificar la cadena de valor de las intervenciones asociadas al tema de interés.

Siendo el tema de interés “alto número de hechos delictivos como robos de dinero, carteras, celulares, estafas, robo de vehículos entre otros en Lima Metropolitana entre el 2019 y 2021”, se ha identificado como la principal intervención de política pública al Programa Presupuestal 030 Reducción de los delitos y faltas que afectan la seguridad ciudadana a cargo del Ministerio del Interior.

Rodríguez (2017), señala que dicha asignación presupuestaría forma parte de la propuesta presentada por el sector interior, debatida en sesión ministerial y aprobada por el pleno congresal, de modo, que dichos recursos van aumentándose en un comparativo temporal debido al incremento de la delincuencia, la misma que se encuentra vinculada con diferentes partidas de asignación de recursos presupuestales con la finalidad de atender un problema notorio y evidente como es la delincuencia y los casos que acrecientan la inseguridad ciudadana, por tanto, con tales recursos, se busca la prevención de incidencias criminales reducir niveles de víctimas, y garantizar el orden interno en la sociedad brindando paz y seguridad.

El programa presupuestal 030 reducción de delitos y faltas que afectan la seguridad ciudadana, tiene 5 productos:

- Patrullaje por sector,
- Comisarías con las condiciones básicas para el servicio a la comunidad,
- Operaciones policiales para reducir los delitos y faltas,

- Subunidades especializadas con las condiciones básicas para operaciones policiales y
- Comunidad organizada a favor de la seguridad ciudadana

El primer producto, **patrullaje por sector**, tiene tres actividades principales, que se detallan en el siguiente cuadro.

Tabla 23

Primer producto, patrullaje por sector

INSUMOS	ACTIVIDAD O PROCESOS	PRODUCTO	EFFECTO, RESULTADO ESPECÍFICO
Presupuesto asignado, vehículos, equipos tecnológicos, planes de patrullaje	Patrullaje policial por sectores.	Patrullaje por sector	Evitar la comisión de actos delictivos.
Presupuesto, acuerdos con municipios, recursos humanos, vehículos municipales, equipos tecnológicos, planes de patrullaje	Patrullaje municipal por sectores		
Personal de mantenimiento, vehículos policiales, talleres de mantenimiento, autopartes, seguros, planes de mantenimiento	Mantenimiento de vehículos para patrullaje por sector		

Adaptado de Ministerio de Economía y Finanzas (2015)

Para alcanzar el segundo producto, **comisarías con las condiciones básicas para el servicio a la comunidad**, se contemplan cuatro acciones, que se detallan en el siguiente cuadro.

Tabla 24

Segundo producto, comisarías con las condiciones básicas para el servicio a la comunidad

INSUMOS	ACTIVIDAD O PROCESOS	PRODUCTO	EFEECTO, RESULTADO ESPECÍFICO
Presupuesto asignado, comisarías, internet, personal policial	Acceso a sistemas policiales y de otras entidades	Comisarías con las condiciones básicas para el servicio a la comunidad	Brindar un servicio policial efectivo garantizando la seguridad y tranquilidad pública para prestar protección y ayuda a las personas y a la comunidad de su circunscripción territorial.
Presupuesto, personal policial, comisarías, plan de mantenimiento, personal de mantenimiento	Mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura de las comisarías		
Presupuesto, personal policial, mobiliario, equipos de cómputo, impresoras, plan de mantenimiento, personal de mantenimiento, repuestos y accesorios	Mantenimiento de mobiliario y equipos informáticos de las comisarías		
Presupuesto, personal policial, armamento, municiones, plan de mantenimiento, personal de mantenimiento, material de mantenimiento	Dotación de municiones e insumos y mantenimiento de equipos policiales de las comisarías		

Adaptado de Ministerio de Economía y Finanzas (2015)

Para el tercer producto, **operaciones policiales para reducir los delitos y faltas**, se presentan actividades, que se detallarán en el siguiente cuadro.

Tabla 25

Tercer producto, operaciones policiales para reducir los delitos y faltas

INSUMOS	ACTIVIDAD O PROCESOS	PRODUCTO	EFEECTO, RESULTADO ESPECÍFICO
Presupuesto asignado, Planes y Órdenes de Operaciones, personal policial, vehículos policiales, equipos tecnológicos, hojas de ruta, notas de inteligencia.	Operaciones policiales de las comisarías para reducir los delitos y faltas	Operaciones policiales para reducir los delitos y faltas	Prevención de la comisión de delitos y faltas que perturban el orden público, situaciones que afectan la seguridad ciudadana.
Presupuesto asignado, Planes y Órdenes de Operación, personal especializado, vehículos policiales, equipos tecnológicos de criminalística, notas de inteligencia.	Operaciones policiales de las unidades especializadas para reducir los delitos y faltas.		

Adaptado de Ministerio de Economía y Finanzas (2015)

Sobre el cuarto producto, **subunidades especializadas con las condiciones básicas para operaciones policiales**, se señala como actividades, principalmente sobre mantenimiento. En el siguiente cuadro se detallarán las actividades.

Tabla 26

Cuarto producto, subunidades especializadas con las condiciones básicas para operaciones policiales

INSUMOS	ACTIVIDAD O PROCESOS	PRODUCTO	EFECTO, RESULTADO ESPECÍFICO
Presupuesto asignado, plan de mantenimiento de locales, personal de mantenimiento, equipamiento para labores de acondicionamiento.	Mantenimiento y acondicionamiento de la Infraestructura de las unidades especializadas.	Operaciones policiales para reducir los delitos y faltas	Prevenir, disuadir y reprimir la comisión de delitos y faltas que perturban el normal desarrollo de las actividades de la población, situaciones que afectan la seguridad ciudadana.
Presupuesto asignado, plan de mantenimiento de vehículos, vehículos policiales, personal de mantenimiento de vehículos, equipamiento para labores de mantenimiento, talleres de reparación, accesorios y repuestos, póliza de seguro.	Mantenimiento de vehículos para operaciones policiales.		
Presupuesto asignado, plan de mantenimiento de mobiliario y equipo informático, personal de mantenimiento de mobiliario y equipo informático, equipamiento para labores de mantenimiento, talleres de mobiliario y equipo informático repuestos y accesorios.	Mantenimiento de mobiliario y equipos informáticos de las unidades especializadas		

Adaptado de Ministerio de Economía y Finanzas (2015)

Sobre el quinto producto, **comunidad organizada a favor de la seguridad ciudadana**, se señalan como actividades la asistencia técnica y capacitación a los actores claves para lograr cumplir el producto. Se presenta más información en el siguiente cuadro.

Tabla 27

Quinto producto, comunidad organizada a favor de la seguridad ciudadana

INSUMOS	ACTIVIDAD O PROCESOS	PRODUCTO	EFECTO, RESULTADO ESPECIFICO
Presupuesto asignado, Plan de trabajo, personal asignado, mobiliario, equipo de cómputo, integrantes del comité de seguridad ciudadana.	Asistencia técnica y administrativa a los Comités de seguridad ciudadana.	Comunidad organizada a favor de la seguridad ciudadana	Desarrollo de acciones preventivas en materia de seguridad ciudadana y apoyo con la implementación de programas preventivos.
Plan de capacitación, Conferencista, mobiliario, equipos de cómputo, personal policial a capacitar, auditorio.	Capacitación al personal de las OPC para el desarrollo de acciones preventivas.		
Plan de capacitación, Conferencista, mobiliario, equipos de cómputo, personal a capacitar, auditorio.	Comunidad recibe acciones de prevención en el marco del plan de seguridad ciudadana		
Plan de trabajo, JJVV, BAPES, Red de Cooperantes, acciones cívicas,	Comisarías aplican acciones de prevención mediante sus Oficinas de Participación Ciudadana		

Adaptado de Ministerio de Economía y Finanzas (2015)

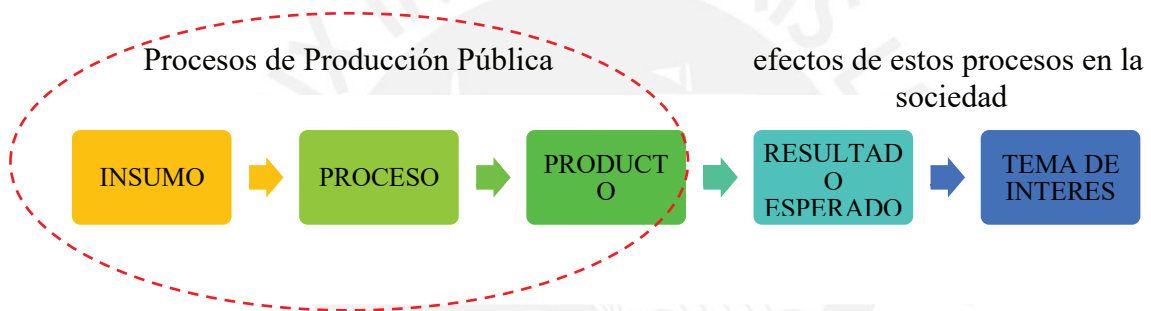
3. Identificar y seleccionar un problema en el marco del espacio de la política

¿En qué parte de la cadena de valor se encuentra el posible problema que pienso definir?

Basándose en la evaluación del tema de interés, la identificación de las intervenciones públicas relacionadas con él, la cadena de valor asociada y el conocimiento del ámbito de la política, se ha determinado que el problema público radica en los procesos de producción pública.

Figura 10

Ubicación del problema en la cadena de valor



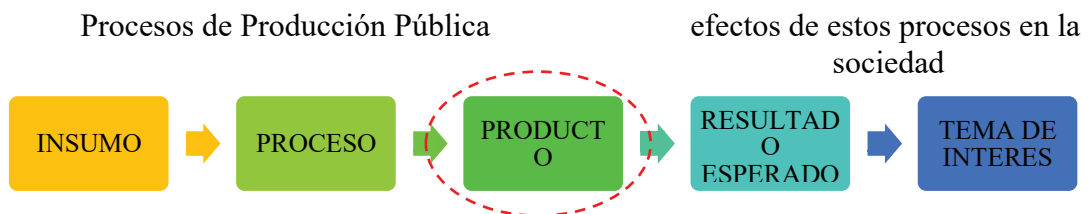
Fuente: Elaboración propia

¿A nivel del tema de interés o a nivel de los productos o de los procesos?

Se identificó que el problema público está ubicado a nivel del producto.

Figura 11

Ubicación del problema a nivel de la cadena de valor



Fuente: Elaboración propia

¿Cuál de los problemas potenciales debo seleccionar?

En el espacio de la política pública y el nivel de los productos, se ha identificado una serie de problemas potenciales a considerar siendo estos los siguientes:

- Inoportunas acciones de la comunidad organizada a favor de la seguridad ciudadana en la Región Policial Lima en la provincia de Lima, entre los años 2019-2021.
- Deficiente patrullaje motorizado de la Región Policial Lima en la provincia de Lima, entre los años 2019-2021.
- Limitadas operaciones policiales para reducir los delitos y faltas realizados por la Región Policial Lima en la provincia de Lima través de sus unidades especializadas, entre los años 2019-2021.
- Deficientes comisarías con las condiciones básicas para el servicio a la comunidad en la Región Policial Lima de la provincia de Lima, entre los años 2019-2021.
- Limitadas unidades especializadas con las condiciones básicas para operaciones policiales en la Región Policial Lima de la provincia de Lima, entre los años 2019-2021.

En base a los criterios especificados en la maestría, se procedió a seleccionar el problema público. En este sentido, se ha identificado que uno de los productos que más defectos y problemas de desempeño es el deficiente patrullaje motorizado de la Región Policial Lima en la provincia de Lima, entre los años 2019-2021. Este proceso y sus problemas de desempeño cuentan con evidencia sustancial, incluyendo datos estadísticos, que pueden ser analizados para construir una base sólida de evidencia. Dado su impacto significativo en la sociedad y la falta de soluciones claras, este problema representa un punto de partida idónea para iniciar un proyecto de innovación.

Además, cabe destacar que se ha seleccionado a este problema nivel específico debido a que el *programa presupuestal 030, Reducción de delitos y faltas que afectan la seguridad ciudadana (MEF, 2015)*, abordó el tema de manera general y poco específica.

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

Dimensión de la arquitectura del problema	Preguntas	Objetivo	Hipótesis	Fuente De Datos	Herramientas
Magnitud del problema en la región Lima.	Pregunta 1 ¿En qué porcentaje mensual los vehículos policiales (camionetas, automóviles, motocicletas,) de la región Policial Lima realizan patrullaje motorizado, periodo 2019-2020?	Determinar el porcentaje mensual de vehículos policiales de región policial Lima que realizan patrullaje, periodo 2019-2020.	Se estima que alrededor del 75.71% patrulleros de la región Lima son los que realizan patrullaje motorizado.	Registros de operatividad de la unidad de administración de la región policial Lima y de las Divisiones policiales de la región policial Lima de Administración de la Policía Nacional del Perú	Revisión bibliográfica
Fases del patrullaje motorizado desarrollado por la región policial Lima en la provincia de Lima.	Pregunta 2 ¿Cómo se realiza las fases del patrullaje motorizado en la provincia de Lima durante el periodo 2019-2021?	Describir el desarrollo de las fases del patrullaje motorizado en la provincia de Lima durante el periodo 2019-2020.	Las fases del patrullaje motorizado en la provincia de Lima son cuatro: planeamiento, regulación, ejecución y control.	Jefes de las Divisiones y comisarios de la región policial Lima	Entrevista
				Jefe de la Unidad de emergencia y jefe zonales de emergencia PNP.	Entrevista
				Documentos oficiales.	Revisión documental
				Unidad de emergencia y comisarías de la región policial Lima.	Observación no participante.
Actores que participan en las fases del patrullaje motorizado en la región policial de Lima.	Pregunta 3 ¿Quiénes son los actores que participan en las fases del patrullaje motorizado en la región policial de Lima	Determinar quiénes son los actores que participan en las fases del patrullaje motorizado en la región policial de	Los actores participan en las fases del patrullaje motorizado en la región policial de Lima, son el Jefe de la región policial Lima, Jefe de Planeamiento Operativo de la región policial Lima, los Jefes de	Documentos oficiales del MININTER y PNP	Revisión documental
				Jefe de planeamiento operativo de la región policial lima, Jefes de las Divisiones y comisarías de la región policial Lima.	Entrevista

Dimensión de la arquitectura del problema	Preguntas	Objetivo	Hipótesis	Fuente De Datos	Herramientas
	durante el periodo 2019-2021?	Lima, periodo 2019-2021	las Divisiones Policiales de la región policial Lima, el Jefe de la Unidad de emergencia Lima los comisarios de la región policial lima, los Jefes zonales de emergencia (Norte, Sur, Oeste y Centro), los Jefes de Planeamiento Operativo de las Divisiones Policiales de la región policial de Lima, los oficiales Jefes de patrullaje motorizados de las comisarías de la región policial de Lima.	Jefe de la Unidad de emergencia y jefe zonales de emergencia PNP.	Entrevista
				Jefes de Planeamiento Operativo de las Divisiones Policiales de la región policial Lima	Entrevista
				Jefe de patrullaje motorizado de las comisarías de la región policial Lima	Focus Group
				Personal policial que trabaja en el patrullaje motorizado de la región policial lima.	Focus Group
Sector de patrullaje motorizado en la región policial Lima.	Pregunta 4 ¿Cuántos son los sectores de patrullaje motorizado de la región policial Lima que se efectúa patrullaje motorizado durante el periodo 2019-2021?	Determinar los sectores de patrullaje de la región policial Lima Metropolitana entre el 2019 y 2021.	Se han establecido que son 542 (82%) los sectores de patrullaje a los se viene cubriendo servicio de patrullaje motorizado en la provincia de Lima	Jefe de planeamiento operativo de la región policial lima	Entrevista
				Jefes de Planeamiento Operativo de las Divisiones Policiales de la región policial Lima	Entrevista
				Documentos oficiales.	Revisión documental

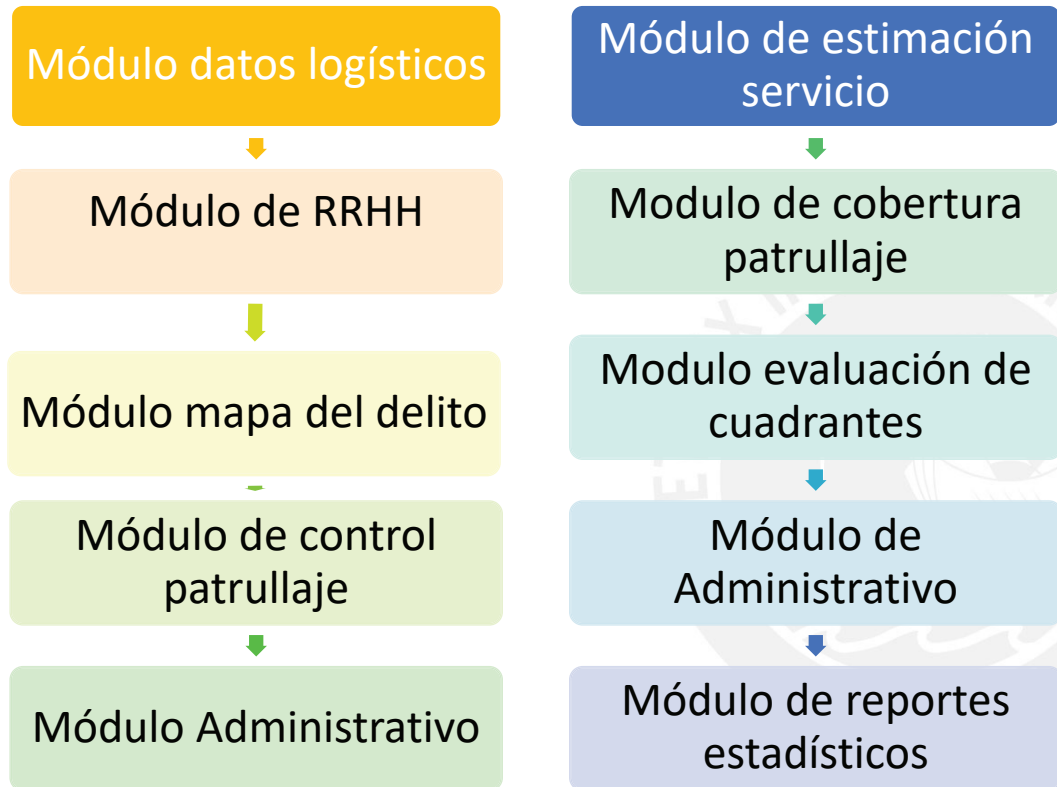
Fuente: Elaboración propia

Anexo 3: Matriz de consistencia del diseño de investigación sobre las causas del problema público

Pregunta causal	Objetivos	Hipótesis	Fuentes de dato	Herramientas	Método de análisis
¿Qué genera el deficiente patrullaje motorizado en la Región Policial Lima?	Explicar las causas que generan el deficiente patrullaje motorizado en la Región Policial Lima.	Las causas del deficiente patrullaje motorizado en la región policial Lima son: limitada gestión del patrullaje motorizado, deficiente capacitación y entrenamiento del personal PNP que realiza patrullaje motorizado, limitada articulación inadecuada administración de los RRHH y logística .	Unidades PNP	Observación	Rastreo de proceso (Process Tracing)
			Jefe de Unidades de emergencia	Entrevista	
			Jefes de División de la región policial Lima	Entrevista	
			Comisarios de la región policial Lima	Focus Group	
			Jefes de patrullaje motorizado de la región policial Lima	Entrevista	
			Entidades Públicas y organismos privados.	Revisión de información	
			Persona de patrullaje motorizado.	Entrevista	
			Papers académicos.	Ficha de datos	

Fuente: Elaboración propia

Anexo 4: Módulos del sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado



Anexo 5: Prototipo sistema integrado de gestión del patrullaje motorizado

CONCEPTO FINAL DE INNOVACION



La implementación de la solución nos permitirá gestionar en tiempo real el patrullaje motorizado, de tal manera que con la atención oportuna se reducirá significativamente los índices de victimización y percepción de inseguridad y por consiguiente una mejora en la seguridad ciudadana.

El patrullaje motorizado podrá mejorar el tiempo de respuesta y la calidad del servicio, se mejorará el control y la atención de los patrulleros policiales.

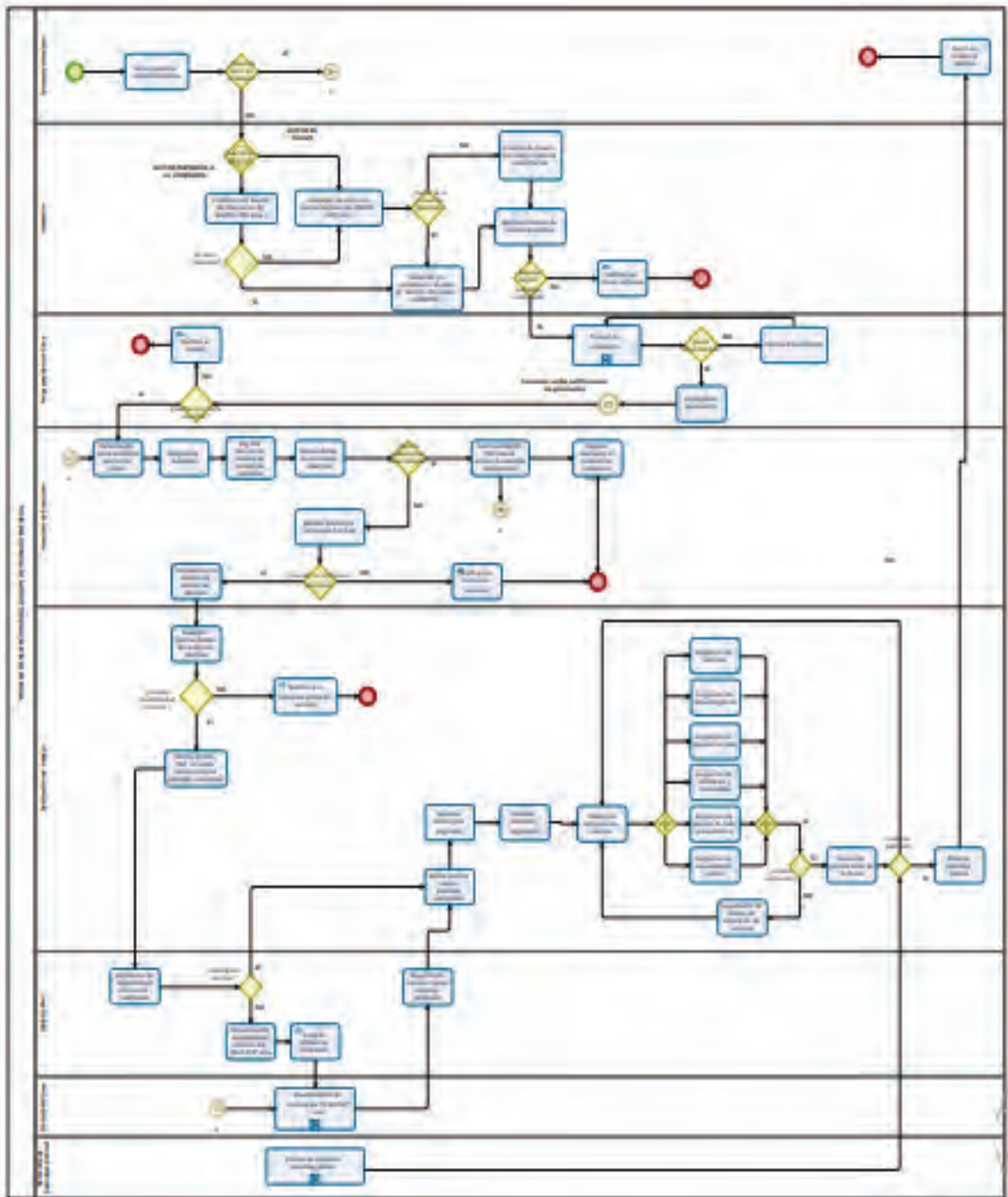
Anexo 06 Desarrollo del testeo del prototipo

Nivel	Pasos		Descripción
Conceptual (bajo nivel de resolución)	Paso 1	Confirmar el prototipo	El nivel a desarrollar es el conceptual o de bajo nivel de resolución. Se utiliza para hacer prueba de concepto. En este nivel las principales características del prototipo son innovador e integrador. Se va a testear todo el prototipo
	Paso 2	Desarrollar las hipótesis	El prototipo permitirá reducir la incidencia delictiva. El prototipo permitirá efficientar el patrullaje motorizado
	Paso 3	Desarrollar preguntas generales del testeo	<p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea efectivo para lograr el objetivo?</p> <p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea factible en nuestra realidad?</p> <p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea viable en la actualidad?</p> <p>¿Es probable que este prototipo sea apoyado por las partes interesadas clave?</p> <p>¿Hasta qué punto es escalable este prototipo para un mayor impacto?</p>
	Paso 4	Planificar el proceso de testeo	<p>Quiénes realizarán el testeo : Equipo de testeo</p> <p>Dónde se realizarán el testeo : Comisarías de Lima</p> <p>Cuándo se realizarán el testeo: los miércoles, sábado y domingos</p> <p>Por cuánto tiempo se realizarán el testeo : 2 meses</p> <p>Qué deben preparar previamente para realizarlo: Permisos de la Región Policial Lima y coordinaciones con los Jefes de División y Comisarios.</p> <p>cuál será el diseño de investigación a utiliza: cualitativo</p>
	Paso 5	Diseño de Métodos	Se utilizó el dibujo y la lluvia de ideas con el objetivo de fomentar la creatividad al exponer de forma informal y libre de todas las ideas relacionadas al desafío.
	Paso 6	Implementar y adaptar	Podemos agregar alguna pregunta sobre que hay muchas más barreras reglamentarias que anticipamos. ¿Cómo vamos a controlarlas todas?
	Paso 7	Decisiones	Evolucionar el prototipo: el alumno decide adaptar el prototipo actual a un nuevo nivel basado en los nuevos aprendizajes.

Nivel	Pasos		Descripción
sensorial (medio nivel de resolución)	Paso 1	Confirmar el prototipo	El nivel a desarrollar es el sensorial o de medio nivel de resolución. Las principales características del prototipo es que sea integradora, de fácil acceso y de control centralizado. Se va a testear todo el prototipo
	Paso 2	Desarrollar las hipótesis	El prototipo permitirá reducir las incidencias delictivas. El prototipo permitirá desarrollar un eficiente el patrullaje motorizado
	Paso 3	Desarrollar preguntas generales del testeo	<p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea efectivo para obtener lo que buscamos?</p> <p>¿Es probable que este prototipo sea factible en el mundo real?</p> <p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea viable en el contexto actual?</p> <p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea apoyado por las partes interesadas clave?</p> <p>¿Hasta qué punto es escalable este prototipo para un mayor impacto?</p>
	Paso 4	Planificar el proceso de testeo	<p>Quiénes realizarán el testeo : Equipo de testeo</p> <p>Dónde se realizarán el testeo : Comisaría de Lima</p> <p>Cuándo se realizarán el testeo: los domingos</p> <p>Por cuánto tiempo se realizarán el testeo : 1 mes</p> <p>Qué deben preparar previamente para realizarlo: Permisos de la Región Policial Lima y coordinaciones con los Jefes de División y Comisarios.</p> <p>cuál será el diseño de investigación a utilizar: cualitativo</p>
	Paso 5	Diseño de Métodos	En esta etapa, se empleó el juego de roles para la identificación de posibles dificultades que se podría surgir al usar la aplicación.
	Paso 6	Implementar y adaptar	Nos damos cuenta de que hay muchas más barreras reglamentarias que anticipamos. ¿Cómo vamos a controlarlas todas?
	Paso 7	Decisiones	Evolucionar el prototipo: el alumno decide adaptar el prototipo actual a un nuevo nivel basado en los nuevos aprendizajes.
funcional (alto nivel de resolución)	Paso 1	Confirmar el prototipo	El nivel a desarrollar es el funcional o de alto nivel. Las características principales del prototipo incluyen integración, fácil accesibilidad y control centralizado. Se probará la totalidad del prototipo.

Nivel	Pasos		Descripción
	Paso 2	Desarrollar las hipótesis	El prototipo permitirá reducir las incidencias delictivas. El prototipo permitirá desarrollar un eficiente el patrullaje motorizado
	Paso 3	Desarrollar preguntas generales del testeo	<p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea efectivo para lograr lo que queremos lograr?</p> <p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea factible en el mundo real?</p> <p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea viable en el contexto actual (económico, político, social, etc.)?</p> <p>¿Hasta qué punto es probable que este prototipo sea apoyado por las partes interesadas clave?</p> <p>¿Hasta qué punto es escalable este prototipo para un mayor impacto?</p>
	Paso 4	Planificar el proceso de testeo	<p>Quiénes realizarán el testeo : Equipo de testeo</p> <p>Dónde se realizarán el testeo : Comisaría de Lima</p> <p>Cuándo se realizarán el testeo: los sábados</p> <p>Por cuánto tiempo se realizarán el testeo : 1 mes</p> <p>Qué deben preparar previamente para realizarlo: Permisos de la Región Policial Lima y coordinaciones con los Jefes de División y Comisarios.</p> <p>cuál será el diseño de investigación a utilizar: cualitativo</p>
	Paso 5	Diseño de Métodos	Hemos empleado el software de modelación de diseño llamado Bizagi modeler.
	Paso 6	Implementar y adaptar	Podemos consignar alguna pregunta sobre el financiamiento sobre los posibles recursos necesarios para la implementación
	Paso 7	Decisiones	Llevar a piloto: los resultados del testeo son lo suficientemente positivos y no ambiguos, de modo que el alumno considera que el prototipo debe probarse más completamente a través de un piloto formal.

Anexo 07 Diagrama de bloques



Fuente: Elaboración propia

Anexo 08 Instrumentos de recojo de información

a. Revisión documental

Nombres :

Ulices Horacio Benel Galarreta

Alberto Heinsteín Laureano Espíritu

Matriz de revisión documental						
Nombre del documento	Autor (es)	Año de publicación	Paginas consultadas	Objetivo	Link de acceso	Resumen
				Explicar las causas que generan el deficiente patrullaje motorizado en la Región Policial Lima.		

Fuente: Elaboración propia

Activar

b. Observación no participativa

Preparación de pauta de observación no participativa

Objetivo general de la investigación : Explicar las causas que generan el deficiente patrullaje motorizado en la Región Policial Lima.			
Objetivos específicos	Lo que observaremos	Información que se busca	Formato de registro
Explicar la limitada gestión del patrullaje integrado en la Región Policial Lima	Labor administrativa	Conocer la gestión	
Conocer la deficiente capacitación y entrenamiento del personal PNP que realiza patrullaje motorizado	Labor académica	Conocer la capacitación	
Definir la articulación interinstitucional que efectúan patrullaje motorizado	Labor operativa	Conocer la coordinación	

Fuente: Elaboración propia

c. **Observación no participativa**

FOCUS GROUPS

A Diseño del instrumento

Objetivos

- 1 Determinar el porcentaje mensual de vehículos policiales de región policial Lima que realizan patrullaje, periodo 2019-2020.
- 2 Describir el desarrollo de las fases del patrullaje motorizado en la provincia de Lima durante el periodo 2019-2020.
- 3 Determinar quiénes son los actores que participan en las fases del patrullaje motorizado en la región policial de Lima, periodo 2019-2021
- 4 Determinar los sectores de patrullaje de la región policial Lima

Diseño de aplicación

Tamaño de los grupos: 6 personas

Número de grupos: 02 grupos

Duración de la sesión: 1 hora

Fecha y hora de la sesión: a determinar

Selección de participantes

Características demográficas: que presten servicios en las comisarías de la Región Policial Lima

Nivel de experiencia: que presten servicios en el área de patrullaje motorizado

Modo de selección: aleatorio

Diseño del entorno y moderación

Entorno del Focus Groups: acogedor

Acondicionamiento del entorno: un ambiente propicio que tenga sillas y una mesa

Selección del moderador: conocimientos básicos de esta herramienta

B Pautas del moderador

Presentación del moderador

Presentaciones participantes

Temas por tratar

- 1 Conocimientos sobre Patrullaje motorizado
- 2 Rutina del patrullaje motorizado
- 3 Labor realizada durante el patrullaje motorizado
- 4 Recursos empleados en el patrullaje motorizado
- 5 Deficiencias sobre los recursos del patrullaje motorizado
- 6 Capacitación sobre patrullaje motorizado
- 7 Temas abordados en la capacitación sobre patrullaje motorizado
- 8 Articulación entre unidades PNP para el patrullaje motorizado
- 9 Niveles de reuniones sostenidas previas al patrullaje motorizado

C Aplicación del instrumento

Moderador

Participantes

- 1
- 2
- 3
- 4

D Transcripción del focus groups

d. Entrevista

Instrumento de recojo de información

ENTREVISTA

La guía de la entrevista ha sido diseñada para obtener información del personal policial de las comisarías de la Región Policial Callao. En algunos casos, se han considerado preguntas de prueba que son relevantes para el estudio y que pueden proveer información adicional importante.

Para la presente guía, la Región Policial Lima es el ente rector del patrullaje motorizado.

Parte I	Experiencia laboral	Pregunta
	Historial laboral	P1 ¿Cuántos años de servicio tienen la Policía Nacional del Perú?
		P2 ¿Cuánto tiempo viene laborando en su actual cargo laboral?
		P3 ¿Ha laborado en otro puesto laboral relacionado su actual cargo?
	Tipo de experiencia laboral	P4 ¿En qué especialidad principalmente se ha desarrollado laboralmente?
	Función	P5 ¿Cuál es la función que desarrolla en su actual cargo?
		P6 Tiene como función el mantenimiento de vehículos, ¿cómo?

Parte II	Habilidades administrativas	Pregunta
-----------------	------------------------------------	-----------------

Planeamiento	P7	¿Cómo establece las políticas del patrullaje motorizado?
	P8	¿Cómo lleva el planeamiento del patrullaje motorizado?
	P9	¿Cómo lleva el planeamiento del patrullaje motorizado?
	P10	¿Cómo administra financieramente la unidad a su cargo el patrullaje motorizado?
	P11	¿Cómo efectúa el presupuesto necesario para el patrullaje motorizado?
Organización	P12	¿Qué unidad bajo su cargo tiene la responsabilidad del patrullaje motorizado?
	P13	¿Cómo se efectúa el patrullaje motorizado?
	P14	¿Cómo se efectúa los relevos del patrullaje motorizado?
	P15	¿Qué unidad bajo su cargo tiene la responsabilidad control del patrullaje motorizado?
	P16	¿Cómo se efectúa el patrullaje motorizado en las noches?
Dirección	P17	¿Cómo establece las políticas relacionadas al patrullaje motorizado?
	P18	¿Cómo toma las decisiones sobre el patrullaje motorizado?
Control	P19	¿Cómo efectúa el seguimiento a las disposiciones relacionadas al patrullaje motorizado?
	P20	¿Lleva a cabo el seguimiento del patrullaje motorizado a través de indicadores de gestión?

Parte III	Recursos humanos	Pregunta
-----------	------------------	----------

Personal	P21	¿Cuenta con personal suficiente para el patrullaje motorizado?
	P22	¿Cuenta con personal administrativo suficiente de apoyo al patrullaje motorizado?

Parte IV	Capacitación	Pregunta
-----------------	---------------------	----------

Cursos	P23	¿El personal a cargo patrullaje motorizado se encuentra capacitado?
	P24	¿Tiene previsto la realización de cursos de capacitación para el patrullaje motorizado?

Parte V	Infraestructura	Pregunta
----------------	------------------------	----------

Mejoras	P25	¿Tiene previsto mejoras en cuanto la infraestructura de los ambientes al personal a cargo del patrullaje motorizado?
	P26	¿Cuenta con recursos financieros para el mejoramiento del patrullaje motorizado?

Parte VI	Obstáculos	
-----------------	-------------------	--

Limitaciones	P27	¿Ha detectado obstáculos para patrullaje motorizado?
	P28	¿Ha evidenciado problemas en el abastecimiento de bienes y servicios patrullaje motorizado?

Parte VII	Opinión	
------------------	----------------	--

Fortalecimiento	P22	¿Bajo su opinión, ¿cuáles son las causas del deficiente patrullaje motorizado?
	P23	Bajo su opinión, ¿qué tan importante es el fortalecimiento de la articulación interinstitucional para el patrullaje motorizado?

P24 Bajo su opinión, ¿qué tan importante es el fortalecimiento de los recursos logísticos para el patrullaje motorizado?

P25 Bajo su opinión, ¿qué tan importante es el fortalecimiento de la capacitación al personal en patrullaje motorizado?

P26 Bajo su opinión, ¿qué tan importante es el fortalecimiento de la política de priorización del patrullaje motorizado?

P27 Bajo su opinión, ¿qué tan importante es el fortalecimiento de la gestión del patrullaje motorizado?

Parte VII	Preguntas de cierre
------------------	----------------------------

Cierre P28 ¿Hay algún otro tema que no se ha cubierto y que en base a su experiencia no se ha tomado en cuenta?

P29 ¿Habría algún problema en volver a contactarlo para clarificar algún tema del que se abordó el día de hoy?