

**Anexo CME 24**

**CONTENIDOS MÍNIMOS ESPECÍFICOS DE ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN A NIVEL DE PERFIL DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN SERVICIO DE PATRULLAJE E INTERVENCIONES POLICIALES**

Los presentes contenidos mínimos específicos serán aplicables a estudios de preinversión a nivel de perfil de Proyectos de Inversión Pública que tengan por objeto mejorar y/o ampliar capacidades para la prestación del servicio de patrullaje e intervenciones policiales de la Policía Nacional del Perú, a fin de contribuir con la seguridad ciudadana, el orden público y el orden interno.

Se denomina Servicio de Patrullaje a la operación policial que realiza la Policía Nacional del Perú recorriendo las vías urbanas (calles, avenidas), carreteras, con el objeto de mantener el orden público y prevenir la comisión de delitos, faltas e Infracciones, contempladas en la Ley. El servicio puede darse a través de distintas modalidades, patrullaje motorizado, patrullaje a pie, patrullaje montado y patrullaje fluvial.

Se denomina Intervenciones Policiales a la acción inicial directa que, dentro de su competencia, efectúa la Policía Nacional del Perú, con el objeto de detectar, una infracción, falta, delito, calamidad, accidente, o para poner orden en la interrelación de las personas. Estas intervenciones pueden ser, control de disturbios civiles, seguridad de servicios públicos esenciales, control de carreteras, seguridad vial, atención de emergencias en casos de desastres.

Para la elaboración del estudio se deberá considerar, entre otros: (i) las normas técnicas o estándares que el sector y/o la institución haya emitido en relación con los servicios de patrullaje e intervenciones policiales; (ii) los procedimientos de Contrataciones y Adquisiciones del Estado; y, (iii) los permisos, autorizaciones, licencias, certificaciones, que se requieran.

La elaboración del perfil se basará en información de fuente primaria complementada con información de fuente secundaria<sup>1</sup>. Estará a cargo de un equipo profesional multidisciplinario ad-hoc, integrado por especialistas en la elaboración de estudios de preinversión y expertos en servicios de patrullaje e intervenciones policiales.

**1. RESUMEN EJECUTIVO**

Síntesis del estudio. Este Resumen debe reflejar la información y los resultados más relevantes del PIP, ya que es visado por la OPI cuando declara la viabilidad; para su elaboración tomar como referencia las orientaciones del apéndice A del ANEXO SNIP 05.

**2. ASPECTOS GENERALES**

**2.1 Nombre del Proyecto**

Consignar el nombre del PIP, en el que: (i) la naturaleza de intervención puede ser ampliación y/o mejoramiento; (ii) el objeto de intervención es el servicio de patrullaje e intervenciones policiales; (iii) la localización que corresponderá al ámbito de influencia del proyecto. Incluir croquis o mapas.

**2.2 Institucionalidad**

Definir la Unidad Formuladora (UF), la Unidad Ejecutora (UE) propuesta y el Órgano Técnico que se encargará de coordinar o ejecutar los aspectos técnicos del PIP en la fase de ejecución. Así mismo, indicar quién se hará cargo de la operación y mantenimiento del proyecto.

<sup>1</sup> Por ejemplo, las proporcionadas por el Ministerio del Interior, la PNP a través de la División de las Fuerzas Especiales, entre otros. Indispensable precisar la fuente, señalando institución, dependencia (dentro de la institución), nombre del documento, autor y fecha.

## 2.3 Marco de Referencia

- Resumen de los antecedentes del proyecto
- Sustento de la pertinencia del PIP, sobre la base del análisis de cómo se enmarca, entre otros, en: i) Plan Bicentenario: el Perú hacia el 2021 (Eje Estratégico 2: Oportunidades y Acceso a los servicios, ii) Ley N° 27993 -Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, iii) Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018; iv) Plan Estratégico Institucional 2012-2016 de la Policía Nacional del Perú; (v) las normas técnicas y regulaciones relacionadas con el servicio a intervenir.

## 3 IDENTIFICACIÓN

### 3.1 Diagnóstico de la situación actual

Se incluirá información cuantitativa, cualitativa, material gráfico, fotográfico, que sustente el análisis, interpretación y medición de la situación actual, los factores que la explican y las tendencias a futuro.

#### 3.1.1 Área de influencia del PIP

Definir el área de influencia; considerando criterios como: el área geográfica según la estructura básica funcional de la PNP<sup>2</sup>, los puntos críticos o vulnerables identificados en el Mapa de delitos, las facilidades para el patrullaje (vías urbanas, carreteras).

En el ámbito de influencia se deberá analizar principalmente las características físicas, económicas, demográficas, la incidencia delictiva, de manera que se disponga de la información que se requerirá en el análisis técnico y la estimación de los costos; se debe tener presente las particularidades del servicio de patrullaje en el ámbito urbano y en el ámbito rural.

#### 3.1.2 Servicio sobre el que intervendrá el PIP

- Caracterización del servicio, considerar entre otros: i) el ámbito en que se realiza (rural/urbano), ii) la modalidad en la que se realiza (pie, motorizado, etc.); iii) el momento de intervención (preventivo, disuasivo, atención de emergencias).
- Análisis de los factores productivos para la prestación del Servicio. El diagnóstico debe permitir identificar las restricciones que están impidiendo que se provea el servicio con los estándares de calidad y eficiencia requeridos, así como las posibilidades reales de optimizar la oferta existente; para ello, se analizará y evaluará: (i) los procedimientos<sup>3</sup> y factores de producción (recursos humanos, unidades vehiculares<sup>4</sup>, equipos de información y comunicación en bases y móviles), teniendo presente las normas y estándares técnicos pertinentes definidas por la PNP; (ii) las capacidades de gestión; y, (iii) la percepción de los usuarios respecto a los servicios que reciben.

#### 3.1.3 Los Involucrados

Identificar los grupos sociales involucrados (población afectada por el problema o la solución del problema), así como las entidades que apoyarían en su ejecución y posterior operación y mantenimiento; analizar sus percepciones sobre el problema, sus expectativas e intereses en relación con la solución del problema, sus fortalezas, así como su participación en el Ciclo del Proyecto. Incluir Matriz resumen.

Especial atención tendrá el diagnóstico de la población afectada por el problema, teniendo en cuenta la incidencia delictiva. Sobre esta base se planteará: (i) el problema central; (ii) las estrategias de provisión de los servicios.

### 3.2 Definición del Problema, sus causas y efectos

Especificar con precisión el problema central identificado, el mismo que será planteado sobre la base del diagnóstico. Analizar y determinar las principales causas que lo generan, así como los efectos que éste ocasiona, sustentándolo con evidencias (indicadores, cuantitativos, cualitativos y material gráfico) basadas en el diagnóstico realizado. Sistematizar el análisis realizado en el Árbol de Causas-Problema-Efectos.

<sup>2</sup> Que pueden ser por ejemplo, la agrupación de Regiones Policiales o Direcciones Territoriales de la PNP.

<sup>3</sup> Según la Directiva N° 03-04-2013-DGPNP/EMG-DIRASOPE-B.

<sup>4</sup> Tener en cuenta el parque automotor de la PNP, número, usos, año de adquisición, marca, estado de conservación, etc.

### 3.3 Planteamiento del Proyecto

Especificar el objetivo central o propósito del proyecto, así como los objetivos específicos o medios (de primer orden y fundamentales), los cuales deben reflejar los cambios que se espera lograr con las intervenciones previstas. Sistematizar el análisis en el árbol de medios-objetivo-fines.

Plantear las alternativas de solución del problema, sobre la base del análisis de las acciones que concretarán los medios fundamentales; como resultado del análisis se puede plantear una sola alternativa de solución, siendo necesario que se analice si pueden surgir alternativas técnicas para esta. Las alternativas deberán tener relación con el objetivo central, ser técnicamente posibles, pertinentes y comparables.

## 4 FORMULACIÓN

### 4.1 Horizonte de evaluación del proyecto

El horizonte de evaluación comprenderá el período de ejecución del PIP (inversión) más un máximo de cinco (05) años para el periodo de post inversión (operación y mantenimiento). Este horizonte se sustenta en la vida útil del activo principal que se emplea para la prestación de los servicios que son las unidades vehiculares.

### 4.2 Determinación de la Oferta.

Determinar la oferta en la situación “sin proyecto” y, de ser el caso, la oferta “optimizada” en función a las capacidades de los factores de producción existentes.

Para la estimación de la oferta de servicios de patrullaje en la situación “sin proyecto” se considerará entre otros: i) el área de influencia; (ii) el parque existente de vehículos en condiciones operativas (información que provendrá del diagnóstico del servicio); (iii), la velocidad promedio de desplazamiento en los operativos de patrullaje; (iv) las condiciones de congestionamiento de las vías urbanas o carreteras.

### 4.3 Análisis Técnico de las alternativas

#### 4.3.1 Aspectos técnicos: para cada alternativa de solución definida en el numeral 3.3, efectuar el análisis de la localización, tecnología, tamaño óptimo.

Para este análisis se deberá considerar los factores que inciden en la selección de dichas variables y los establecidos en las normas técnicas emitidas por el Sector Interior. Resultado de este análisis se puede identificar alternativas técnicas, que serán evaluadas para seleccionar la mejor. Entre los temas que requieren especial atención están:

- El establecimiento de rutas óptimas de patrullaje en el área de influencia definida, de ser el caso.
- La definición de la cantidad de vehículos a adquirirse, sobre la base de la aplicación de parámetros técnicos establecidos por el sector, considerando: (i) las rutas establecidas; (ii) la extensión y frecuencia de patrullaje que se establezca; (iii) velocidad promedio de desplazamiento; (iv) la incidencia delictiva.
- Las especificaciones técnicas, vida útil, funcionalidades, condiciones de operatividad y compatibilidad, nivel tecnológico, interface con sistemas de información de otras entidades y ubicación de (i) las unidades vehiculares; y (ii) los equipos de información y comunicación.

#### 4.3.2 Requerimientos de recursos: identificar y cuantificar los recursos que se adquirirían o instalarían en la fase de inversión y los que se emplearían para su operación y mantenimiento (fase de Postinversión).

##### Fase de Inversión:

- Unidades Vehiculares para Patrullaje e Intervenciones Policiales.
- Unidades motorizadas complementarias, para fines preventivos, disuasivos y atención de emergencias.
- Equipos de información y comunicación (móvil/base).
- Espacios para estacionamiento de las unidades vehiculares, de ser el caso.
- Entrenamiento en el uso de unidades móviles y de equipos de información y comunicación. Determinar los módulos de entrenamientos, nº de horas, turnos, nº de personas, número de días, materiales, equipos entre otros que permitan determinar la implementación.

- Instrumentos y equipamiento para la gestión de los servicios de patrullaje e intervenciones policiales.

#### **Fase de Postinversión:**

- Recursos humanos, se estimará la cantidad incremental requerida para los servicios de patrullaje en función de las estrategias o los parámetros establecidos por la PNP.
- Se considerará también los requerimientos de materiales e insumos (características, cantidad, período), combustibles y lubricantes, equipos, herramientas, entre otros, para la operación y mantenimiento en la fase de post inversión. Estos requerimientos estarán en función a programación de operaciones de patrullaje e intervenciones en el horizonte de evaluación del proyecto.

#### **4.4 Costos del PIP**

- 4.4.1 *Costos de inversión:* estimar los costos de inversión para cada alternativa, sobre la base de los requerimientos de recursos definidos en el numeral anterior y la aplicación de costos por unidad de medida de producto<sup>5</sup>; la metodología de cálculo y los costos aplicados serán sustentados. Considerar todos los costos en los que se tenga que incurrir en la fase de inversión, así como los de estudios, licencias, certificaciones, autorizaciones, de corresponder; así mismo, considerar los costos asociados con la evaluación intermedia y ex- post del PIP.
- 4.4.2 *Costos de Operación y Mantenimiento:* estimar los costos detallados de operación y mantenimiento incrementales sobre la base de la comparación de los costos en la situación “sin proyecto” y en la situación “con proyecto”. Describir los supuestos y parámetros de acuerdo a la Directiva DGPNP N° 04-49-2006-DIRGEN-DIRLOG\_B y presentar los flujos de costos incrementales a precios de mercado.

### **5 EVALUACIÓN**

#### **5.1 Evaluación Social**

- 5.1.1 *Beneficios Sociales:* Identificar y cuantificar los efectos positivos del proyecto sobre los usuarios del servicio de patrullaje, así como las potenciales externalidades positivas; los beneficios guardarán coherencia con los fines directos e indirectos del PIP.
- 5.1.2 *Costos Sociales:* Estimar los costos sociales sobre la base de los costos a precios de mercado, para lo cual se utilizará los factores de corrección publicados en el Anexo SNIP 10<sup>6</sup>. Elaborar los flujos incrementales sobre la base de la comparación de los flujos de costos en la situación “sin proyecto” y la situación “con proyecto”.
- 5.1.3 Estimar los indicadores costo efectividad. Dicho I indicador puede estar relacionado, con el Km de vías patrulladas, población beneficiada con los servicios, u otros indicadores similares. Se requerirá de un sustento respecto a la consistencia del resultado, con costos referenciales de otras experiencias nacionales o internacionales.
- 5.1.4 Efectuar el análisis de sensibilidad para: (i) determinar cuáles son las variables cuyas variaciones afectan la selección de alternativas; (ii) definir los límites de variación de dichas variables que afectarían la selección de alternativas.

#### **5.2 Análisis de Sostenibilidad**

Sobre la base de las lecciones aprendidas de la ejecución de inversiones similares a la propuesta en el proyecto, identificar los posibles riesgos que pudiesen afectar la sostenibilidad del servicio durante el período de evaluación del proyecto y señalar las medidas que se están adoptando. Entre los factores de riesgo que se deben considerar están: (i) la disponibilidad oportuna de recursos para la operación y mantenimiento, según fuente de financiamiento; (ii) facilidades para mantenimiento, reparaciones, disponibilidad de repuestos; (iii) la capacidad de gestión del servicio; (iv) existencia de planes de mantenimiento; (v) capacidades de los operadores de los vehículos y equipos; (vi) conflictos sociales.

<sup>5</sup> Por ejemplo: costo por Unidades Móviles, costo por equipos (información, comunicación, complementarios), costo por curso de capacitación.

<sup>6</sup> Consultar el Anexo SNIP 10 Parámetros para Evaluación. Páginas 2 a 5 y 9 a 15.

### 5.3 Impacto Ambiental

Considerar lo dispuesto en la Directiva para la Concordancia entre el SEIA y el SNIP aprobada con Resolución Ministerial 052-2012-MINAM<sup>7</sup>.

### 5.4 Gestión del Proyecto

- 5.4.1 *Para la fase de ejecución:* (i) plantear la organización que se adoptará; (ii) especificar la Unidad Ejecutora y el Órgano Técnico designado que coordinará la ejecución de todos los componentes del proyecto y/o se encargará de los aspectos técnicos, sustentando las capacidades y la designación, respectivamente; (iii) detallar la programación de las actividades previstas para el logro de las metas del proyecto, estableciendo la secuencia y ruta crítica, duración, responsables y recursos necesarios; (iv) señalar la modalidad de ejecución del PIP, sustentando los criterios aplicados para la selección; (v) precisar las condiciones previas relevantes para garantizar el inicio oportuno de la ejecución.
- 5.4.2 *Para la fase de postinversión:* (i) detallar quién se hará cargo de la operación y mantenimiento y la organización que se adoptará; (ii) definir los recursos e instrumentos que se requerirán para la adecuada gestión de los servicios y las capacidades instaladas; (iii) precisar las condiciones previas relevantes para el inicio oportuno de la operación.
- 5.4.3 *Financiamiento:* plantear la estructura de financiamiento de la inversión, operación y mantenimiento, especificando las fuentes de financiamiento y su participación relativa y, de ser el caso, los rubros de costos a los que se aplicará.

### 5.5 Matriz de marco lógico para la alternativa seleccionada

Se presentará la matriz del marco lógico de la alternativa seleccionada, en la que se deberán consignar los indicadores relevantes y sus valores en el año base y esperados, a efectos del seguimiento y evaluación ex post.

## 6 CONCLUSIONES

Sobre la base de los resultados del análisis efectuado, señalar la alternativa seleccionada explicitando los criterios que se han considerado para ello. Igualmente recomendar las siguientes acciones a realizar en relación al ciclo de proyecto.

## 7 ANEXOS

Incluir como anexos la información que sustente o detalle los temas analizados en el perfil, tales como:

- Inventario de la situación actual de los recursos físicos tales como: unidades vehiculares, equipos de información y comunicación (base y móvil), entre otros.
- Normas y estándares técnicos pertinentes definidas por la PNP.
- Especificaciones técnicas de los bienes a ser adquiridos.
- Cotizaciones de los bienes a ser adquiridos.
- Compromisos de las áreas involucradas para la sostenibilidad del proyecto.

<sup>7</sup> Página WEB del MEF/inversión pública/documentación/documentos de interés.