



# **ORIENTACIONES TÉCNICAS PREVENCIÓN SITUACIONAL**

## **PATRULLAJE PREVENTIVO**

División de Programas y Estudios  
División de Gestión Territorial

Subsecretaría de Prevención del Delito

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	INTRODUCCIÓN .....	3
2.	DIAGNÓSTICO.....	5
2.1.	Introducción .....	5
2.2.	Problemas de Seguridad .....	7
2.2.1.	Identificación de Problemas de Seguridad.....	7
2.2.2.	Justificación y Caracterización de Problemas de Seguridad .....	8
2.3.	Factores de Riesgo .....	9
2.4.	Vinculación con Definiciones Estratégicas de la Subsecretaría .....	10
2.5.	Evidencia .....	11
2.6.	Resumen con Sugerencias para Aprobar el Criterio de Atingencia .....	13
3.	FOCALIZACIÓN Y ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN .....	14
3.1.	Introducción .....	14
3.2.	Focalización .....	14
3.2.1.	Focalización Territorial & Ubicación de la Intervención.....	14
3.2.2.	Descripción de la Población Objetivo.....	15
3.2.3.	Criterios de Selección .....	16
3.3.	Componentes & Infraestructura .....	16
3.4.	Actividades, Cronograma & Tiempo de Duración del Proyecto.....	19
3.5.	Metodología de Intervención.....	22
3.6.	Resumen con Sugerencias para Aprobar el Criterio de Coherencia .....	23
4.	SUSTENTABILIDAD, EQUIPO EJECUTOR Y PRESUPUESTO .....	24
4.1.	Introducción .....	24
4.2.	Coordinación de Redes.....	24
4.3.	Plan de Gestión .....	26
4.4.	Equipo Ejecutor .....	26
4.5.	Presupuesto General.....	27
4.6.	Resumen con Sugerencias para Aprobar el Criterio de Consistencia .....	27
5.	VIABILIDAD TÉCNICA DEL PROYECTO .....	28
5.1.	Congruencia de las Especificaciones Técnicas con el Conjunto del Proyecto.....	28
5.2.	Congruencia del Presupuesto General con el Conjunto del Proyecto .....	29
6.	DOCUMENTOS PARA ADMISIBILIDAD .....	29
7.	ANEXOS .....	30
7.1.	Dispositivos Tecnológicos Mínimos para los Vehículos de Seguridad .....	30
7.2.	Sistemas de Control de Flota (Complementarios para la Operación).....	32
	REFERENCIAS.....	37

El presente documento busca establecer orientaciones de tipo técnico para la formulación de proyectos, por lo que debe entenderse como referencial u orientativo, dirigido a facilitar el proceso de formulación por parte de quien elabora un proyecto y no a establecer limitaciones absolutas a elementos de diseño.

## 1. INTRODUCCIÓN

La concentración de delitos e incivildades, junto con la baja efectividad en la respuesta frente a éstos, justifica la implementación de iniciativas orientadas a la prevención y persecución del delito. Datos administrativos revelan déficits en cuanto a la respuesta eficaz y oportuna ante la ocurrencia de un delito e incivildad, déficits en vigilancia de sectores y horarios de mayor ocurrencia de delitos e incivildades específicas y, déficits en recursos para el servicio de un patrullaje preventivo eficaz. Múltiples efectos surgen a partir de estas problemáticas. Entre ellos se encuentran la desconfianza ciudadana hacia las instituciones encargadas de responder ante el delito, el incremento de la oportunidad de delinquir por parte de victimarios y el aumento de los niveles de victimización e inseguridad.

Es por ello que, mediante el presente documento, la Subsecretaría de Prevención del Delito (SPD) establece Orientaciones Técnicas (OOTT) para proyectos de prevención situacional. Esta agrupación ofrece tipologías como la implementación de sistemas de teleprotección, expresada en las subtipologías de cámaras de televigilancia, pórticos de televigilancia y aeronaves no tripuladas de televigilancia. Adicionalmente, existe una tipología de proyectos de patrullaje preventivo, ver Figura 1, expresada en la implementación de vehículos motorizados para el recorrido y control de *hotspots* de un territorio determinado.

**Figura 1:** Esquema de tipología de proyectos de patrullaje preventivo



**El presente documento de Orientaciones Técnicas<sup>1</sup> está dirigido exclusivamente a los formuladores de proyectos de patrullaje preventivo (VEH) y tiene como foco exclusivo facilitar el buen diseño de todo proyecto de esta tipología financiado por la Subsecretaría de Prevención del Delito. En este sentido, las OOTT buscan orientar al formulador con la información necesaria para que un proyecto VEH apruebe su evaluación ex ante de diseño. En consecuencia, al inicio de cada**

<sup>1</sup> La tipología IPSI (Innovación en Prevención Situacional) permite utilizar, de modo combinado, más de una tipología en prevención situacional y/o presentar una innovación en materias de seguridad pública situacional.

capítulo se explicitarán los ámbitos de la evaluación ex ante de diseño vinculados con cada parte de la formulación del proyecto.

Para facilitar los objetivos explicitados, la estructura de las OOTT es similar a la del Formulario de Proyectos de Prevención Situacional y su respectiva Pauta de Evaluación. Adicionalmente, la estructura del documento se encuentra alineada a la metodología de formulación de programas sociales empleadas por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia, la que reconoce ciertos elementos estructurales que permiten formular un buen programa social, tales como; diagnóstico, población, estrategia de intervención y presupuesto.

El segundo capítulo de las OOTT se relaciona con la entrega de lineamientos para formular adecuadamente el diagnóstico que sustenta la necesidad del proyecto. El diagnóstico corresponde al proceso de análisis para identificar problemas específicos que sufre una población, con el objetivo de obtener los antecedentes necesarios para luego planificar y orientar la acción. En él se considera la identificación adecuada de al menos un problema de seguridad, dimensionar y justificar su presencia e identificar las principales causas o factores de riesgo que lo produce.

El tercer capítulo de las OOTT se vincula con la focalización del proyecto, y por ende con su población objetivo. La población objetivo corresponde al grupo específico de la población, por ejemplo, personas que se espera que el proyecto beneficie, la que siempre deberá estar directamente vinculada con el sector a intervenir y la problemática planteada en el diagnóstico.

Adicionalmente, el tercer capítulo entrega lineamientos para la formulación de la estrategia de intervención. Ésta hace referencia a los aspectos que definen la forma en que un proyecto se implementará, estableciendo la manera en que éste buscará solucionar el problema o necesidad identificada en el diagnóstico. Para lo anterior, resulta necesario identificar los componentes, bienes o servicios a entregar a los beneficiarios, y actividades necesarias para su producción.

El cuarto capítulo de las OOTT provee orientación en aspectos claves que permiten llevar la estrategia de intervención a la práctica y sustentarla exitosamente en el tiempo. Aquí se relevan aspectos como el equipo ejecutor, presupuesto, plan de gestión y coordinación de redes.

Cada uno de estos capítulos se vincula, respectivamente, con un criterio de evaluación de diseño. Estos criterios corresponden a la atingencia, la coherencia y la consistencia, los que se describen brevemente a continuación:

- **Atingencia:** Destaca en este criterio que el proyecto identifique, justifique y caracterice adecuadamente uno o más problemas de seguridad e identifique adecuadamente causas o factores de riesgo que explican estos problemas y buscan ser intervenidos.
- **Coherencia:** Destaca en este criterio un diseño adecuado del proyecto a partir del vínculo establecido entre sus objetivos, estrategia de intervención y población objetivo. Debe ser especialmente relevante constatar en este criterio una relación lógica entre las actividades, componentes, causas y el problema de seguridad que se busca impactar.
- **Consistencia:** Consiste en la adecuada relación entre el diseño planteado y su posterior ejecución, analizada, entre otras variables, a partir del equipo ejecutor, presupuesto y la coordinación de redes.

El quinto capítulo entrega orientaciones en elementos vinculados a la viabilidad técnica del proyecto. Para proyectos de patrullaje preventivo, la viabilidad técnica es entendida como una adecuada congruencia entre las especificaciones técnicas, la metodología, estrategia, presupuesto y el diagnóstico presentado.

El sexto capítulo orienta sobre la documentación necesaria a entregar para que un proyecto sea admisible. El séptimo capítulo, de anexos, profundiza en materias de los capítulos anteriores.

## **2. DIAGNÓSTICO**

### **2.1. Introducción**

El criterio de atingencia en la evaluación ex ante de diseño se evalúa a partir de cuatro aseveraciones para los proyectos de prevención situacional. Éstas son las siguientes:

- Se identifica, justifica y caracteriza adecuadamente uno o más problemas de seguridad.
- Las causas identificadas son pertinentes al o los problemas de seguridad planteados.
- El proyecto se encuentra vinculado a definiciones estratégicas de la Subsecretaría.
- Se justifica apropiadamente la efectividad del proyecto a partir de evidencia.

En consecuencia, este capítulo busca orientar al formulador con la información necesaria para que éste complete adecuadamente la sección de Diagnóstico y con ello el proyecto de patrullaje preventivo apruebe en su evaluación de atingencia. Para ello, a continuación, se provee un breve resumen del marco conceptual que sustenta a esta tipología.

Las presentes OOTT conciben la tipología de patrullaje preventivo dentro del ámbito de prevención situacional para prevenir y responder frente al delito. Esta perspectiva adopta elementos provenientes de la prevención situacional del delito, en particular aumentando la vigilancia de territorios que concentran problemas específicos de seguridad (*hotspots*) lo que permite disuadir a posibles infractores de que cometan determinados delitos e incivildades, así como mejorar la efectividad de una respuesta coordinada con las instituciones encargadas del control y la persecución del delito cuando está ocurriendo un determinado fenómeno delictual.

Desde este último punto de vista, el patrullaje preventivo busca también aumentar las capacidades de gestión municipal en seguridad, al promover una respuesta coordinada con otros actores institucionales claves en la materia.

El patrullaje preventivo puede enmarcarse teóricamente dentro de la criminología ambiental y a la prevención situacional del delito, las cuales tienen en el centro la Teoría de la Elección Racional (Cornish & Clarke, 1986; Gary Becker, 1968). Ésta explica la conducta agresora como efecto de un cálculo de costos y beneficios, por lo cual, desde esta perspectiva, las estrategias diseñadas para abordar el delito debiesen aumentar los costos de cometer el delito. Para Becker (1968), el delito es una elección racional de un individuo egoísta y aislado que busca satisfacer de inmediato su deseo. Desde esta perspectiva los individuos se convierten en delincuentes porque su evaluación de costos y beneficios es diferente, por lo que se requiere desincentivarlos.

Un elemento muy interesante de este conjunto de teorías es que el delito no se manifiesta de forma aleatoria en el espacio o en el tiempo, sino que en él incide la oportunidad y el criterio de selectividad. Esto quiere decir que ocurre en lugares y períodos específicos y busca la víctima propicia. Estas variables van cambiando de acuerdo a la importancia del contexto y de los factores ambientales (García Pablos, 2003). En ese sentido, los proyectos de patrullaje preventivo al estar altamente focalizados en sectores y horarios de mayor ocurrencia de determinados delitos e incivildades y al estar coordinados con Carabineros de Chile, aumentan la probabilidad de captura de posibles infractores, aumentando así los costos asociados a cometer determinados delitos por parte de los victimarios.

Dentro del campo de la criminología ambiental y la prevención situacional del delito está la Teoría de las Actividades Rutinarias (Cohen & Felson, 1979), la cual plantea la presencia de tres elementos interrelacionados para la ocurrencia de un crimen (el “triángulo del delito”): un autor motivado (el victimario), un blanco atractivo (las personas o la propiedad) y la ausencia de guardianes habilitados. El patrullaje preventivo focalizado en sectores que concentran delitos específicos que ocurren en el espacio público pone el foco en el tercer aspecto, aumentando la presencia de guardianes habilitados. Esto por cierto repercute en que los principales victimarios se vean disuadidos de cometer determinados delitos en tales espacios al observar la presencia del patrullaje. Adicionalmente, el servicio de patrullaje preventivo puede considerar en su estrategia la entrega de recomendaciones vinculadas con el autocuidado a residentes o transeúntes disminuyendo la presencia de “blancos atractivos” para los posibles infractores.

La falta de vigilancia de sectores específicos del territorio comunal puede ser afectado por ciertos déficits asociados a recursos y/o las capacidades institucionales para abordar de forma efectiva los problemas de seguridad en el territorio.

De esta forma, los proyectos de patrullaje preventivo tienen el potencial de aumentar estos recursos por parte del municipio, aumentando sus capacidades de intervenir fenómenos delictivos específicos en sus territorios. Tal como veremos más adelante, ello requiere que los proyectos estén focalizados en problemas específicos, bien caracterizados, y estar articulados con otras iniciativas a modo de potenciar sus resultados.

Finalmente, otro enfoque teórico relevante para las estrategias de patrullaje preventivo es la llamada “Teoría de Las Ventanas Rotas”<sup>2</sup> (Kelling y Coles, 1996) que tiene como objetivo incidir en acciones contra el orden público para prevenir la comisión de delitos más graves. Como veremos más adelante, el patrullaje preventivo tiene el potencial de incidir por ejemplo en el consumo de alcohol en la vía pública, lo que indirectamente puede disminuir la probabilidad de que ocurran delitos más graves en el espacio público, asociados a dicho consumo.

La seguridad urbana desde una perspectiva del urbanismo feminista, nos plantea que las políticas de seguridad pública asociadas a la planificación y gestión urbana, deben incorporar una perspectiva de género y violencia contra la mujer. Esto principalmente en respuesta a que la planificación urbana se centra mayoritariamente en intervenciones de prevención situacional abordando los factores de

---

<sup>2</sup> El planteamiento señala que, si una ventana de un edificio está rota y se deja sin reparar, el resto de las ventanas serán rotas pronto porque una ventana rota es una señal de falta de preocupación y, por lo tanto, romper más ventanas no tiene costo alguno.

riesgos de los espacios públicos en su dimensión física-espacial, obviando en gran parte, el análisis social que determine las diferencias en la percepción de inseguridad y miedo entre género.

Las iniciativas en materia de prevención que se enmarcan en esta necesidad, deben direccionar los esfuerzos por visibilizar la perspectiva de género y los desafíos que presenta en materia urbanística. Por tanto, la incorporación del enfoque de la mujer como parte del diagnóstico de seguridad, como por ejemplo en la participación de las marchas exploratorias de seguridad; brindará de una herramienta clave para detectar las principales áreas y factores de riesgos en el territorio a intervenir.

A partir de los enfoques antes descritos es posible reconocer algunos problemas de seguridad que los proyectos de patrullaje preventivo efectivamente pueden abordar. Este tipo de proyectos busca desarrollar un sistema de patrullaje visible en los sectores y horarios en que se concentran mayormente determinados delitos e incivildades por lo que estará centrado en problemas de seguridad que ocurren en el espacio público y no en otros espacios. El foco está por lo tanto en aumentar la vigilancia de ciertos espacios y por ende en disminuir la probabilidad de ocurrencia de determinados delitos e incivildades.

Para alcanzar atingencia en la formulación de un proyecto es necesario definir con precisión los problemas de seguridad a resolver, los factores de riesgo o causas que los determinan, así como otros elementos relevantes. Las siguientes secciones del capítulo abordan estos desafíos.

## **2.2. Problemas de Seguridad**

Para identificar la problemática a intervenir es preciso realizar un diagnóstico que permita entregar un orden de magnitud del o los problemas de seguridad que se presentan en el territorio. Resulta necesario además caracterizar los problemas de seguridad identificados.

### **2.2.1. Identificación de Problemas de Seguridad**

Los formuladores de proyectos deben identificar con claridad al menos un problema de seguridad que el proyecto busca resolver en el barrio, comuna, sector o comunidad donde éste será implementado. Para lo anterior, deberán seleccionar los problemas de seguridad a partir de un listado predefinido o en su defecto deberán listarlos uno a uno de forma precisa y acotada.

Una adecuada formulación del o los problemas que el proyecto busca abordar consistirá en definir un problema principal. **Éste debe responder a una concentración de uno o varios delitos en el espacio público. Asimismo, se recomienda además la inclusión de problemáticas complementarias vinculadas a la baja respuesta inmediata de las instituciones policiales una vez que el delito ocurre en el espacio público.** De esta forma, la formulación del proyecto asegura tratar un problema delictual específico que el servicio de patrullaje preventivo busca abordar, junto con otros aspectos vinculados a la respuesta policial.

Es importante destacar que se recomienda no enfocar el servicio de patrullaje preventivo en dar respuestas ante eventuales emergencias de salud u otras que puedan ocurrir en los territorios comunales. En determinadas ocasiones los patrulleros pueden brindar un apoyo circunstancial ante una emergencia relevante, no obstante, es fundamental que el servicio esté enfocado en prevenir delitos y/o incivildades específicas mediante su presencia activa en los territorios, así como poder

contribuir a dar una respuesta rápida y coordinada con las policías ante la ocurrencia de algún hecho delictual. Al estar centrados en otro tipo de actividades, los patrulleros pueden perder el foco central relativo a la prevención de delitos e incivildades específicas en los territorios comunales perdiendo asimismo vinculación con las definiciones estratégicas de la Subsecretaría de Prevención del Delito.

A continuación, se plantean algunos ejemplos de problemas de seguridad vinculados a la tipología<sup>3</sup>:

- Alta concentración de robo en lugar habitado en dos barrios de la comuna.
- Alta concentración de robo con violencia o intimidación, de vehículos, y de objeto de o desde vehículos en el sector céntrico de la comuna.
- Alta concentración de consumo de alcohol y drogas en la vía pública en el conjunto del borde costero de la comuna.
- Déficit en la respuesta policial ante la ocurrencia de robos en lugar habitado.

### **2.2.2. Justificación y Caracterización de Problemas de Seguridad**

La identificación del o los problemas de seguridad deberá incorporar información que dimensione una necesidad en la población, así como identificar a la población afectada por el problema. Cada problema declarado en el formulario debe estar debidamente justificado y caracterizado. Para ello, los formuladores deben presentar información que permita:

- Demostrar la existencia y entregar un orden de magnitud del o los problemas de seguridad que el proyecto busca resolver en el barrio, comunidad o comuna, y
- Caracterizar estos problemas de seguridad mediante información, por ejemplo, sobre el perfil de los agresores o las víctimas, horarios de ocurrencia de los delitos o territorios que se vean mayormente afectados.

Para demostrar lo primero, se sugiere presentar información estadística sobre los delitos incluidos en el problema. Puede resultar útil comparar la incidencia de delitos entre sectores o comunas de características similares para verificar la magnitud del problema, o bien, utilizar tasas de delito por 100 mil habitantes que permitan comparar la incidencia delictual entre comunas, controlando por población.

Se insta a contar con información delictual de las policías referidas a denuncias y detenciones, mapas de concentración delictual y/o estadísticas de las respectivas Unidades de Seguridad Ciudadana. Una de las herramientas que la SPD pone a disposición para estos fines corresponde al Sistema Estadístico Delictual Territorial (SIED Territorial), el cual entrega información georreferenciada sobre casos policiales para todas las comunas del país. La Figura 2, por ejemplo, muestra la cantidad de robos en lugar habitado ocurridos en una comuna del país para el año 2019.

A partir de esta información se aprecia que estos robos están concentrados en un 59,7% en el centro de la comuna. Este delito tiende a concentrarse mayormente los fines de semana, aunque de forma leve. Estos ocurren principalmente entre las 16.00 y las 19.59 horas (32,1%) seguido del horario

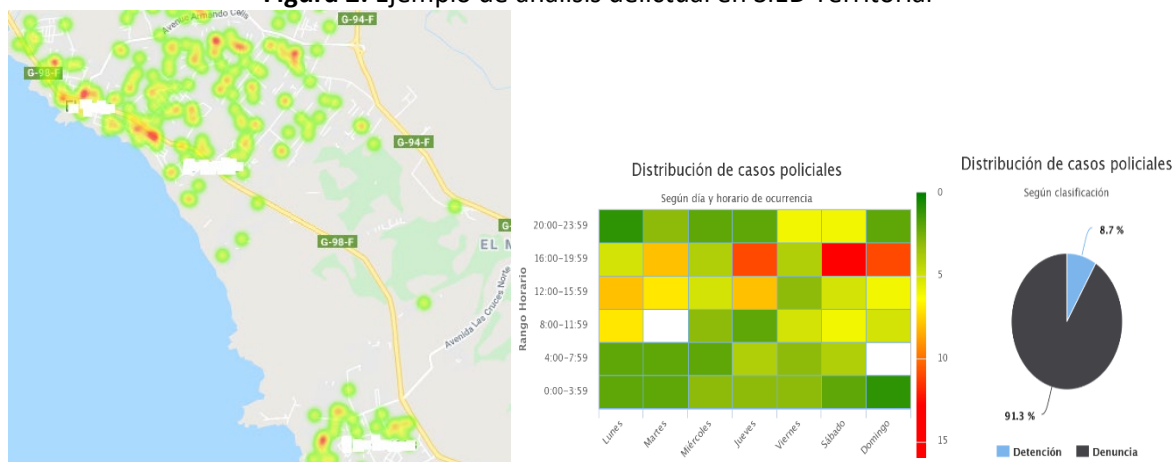
---

<sup>3</sup> En relación al problema de seguridad altos niveles de percepción de inseguridad, este siempre tiene que estar asociado a la ocurrencia de uno o varios delitos específicos. Por ejemplo, alto nivel de percepción de inseguridad en dos barrios de la comuna asociado a la alta ocurrencia de robo en lugar habitado.



entre las 12.00 y las 15.59 horas (22,8%). Por otra parte, los antecedentes sugieren un bajo nivel de detenciones (8,7%) asociados a estos delitos en el territorio analizado.

**Figura 2:** Ejemplo de análisis delictual en SIED Territorial



Desde el punto de vista de los victimarios, si bien existe poca información de los mismos se observa que en un 82,9% corresponden al sexo masculino, principalmente entre los rangos etarios 18-29 años y 30-49 años de edad (89,7% en conjunto). Asimismo, se recomienda indagar sobre otros aspectos a partir de otras fuentes de información. En particular, es posible obtener información de fuentes primarias (conversaciones con Carabineros del cuadrante, información relevada en el marco de los Consejos Comunales de Seguridad Pública o levantada directamente con Juntas de Vecinos u otros actores claves del territorio).

### Ejemplo

*En información levantada en el marco de las sesiones del Consejo Comunal de Seguridad Pública, Carabineros de Chile ha señalado que los principales infractores asociados a este delito provienen de un barrio específico de la comuna, así como de una comuna aledaña que concentran una serie de condiciones sociales desfavorables (fuente: acta séptima sesión CCSP; 2019). Adicionalmente, en el marco de las mesas barriales ejecutadas en los sectores más afectados por este problema de seguridad, los vecinos y vecinas han manifestado niveles muy altos de percepción de inseguridad asociado a este delito específico, así como una evaluación negativa respecto a la respuesta policial ante esta problemática (Fuente: informe de sistematización de mesa barrial, 2020). En el marco de la ejecución de marchas exploratorias, el equipo de seguridad ha detectado bajos niveles de organización vecinal en torno al delito y déficits relevantes en cuanto a medidas de protección de las viviendas de los sectores más afectados.*

### 2.3. Factores de Riesgo

Luego de la identificación del o los problemas de seguridad, los formuladores deben detallar la/s causa/s o factores de riesgo que generan esta situación negativa. El objetivo es individualizar sólo aquellas causas relacionadas al ámbito de acción de la institución formuladora y de la/s que el proyecto se hará cargo mediante su estrategia (en este caso, implementación de un patrullaje preventivo).

En el contexto de prevención situacional, los proyectos de patrullaje preventivo abordan factores de riesgo contemplados dentro de las deficiencias organizacionales para prevenir y responder frente a delitos específicos. Si bien puede haber coexistencia con determinantes sociales (por ejemplo, déficits de iniciativas que aborden integralmente el trabajo con infractores) y situacionales (tales como el deficiente control social de vecinos y vecinas, la escasa iluminación y el abandono de ciertos espacios públicos), que agraven la situación problemática, la identificación de factores de riesgo en esta tipología deberá orientarse a aspectos solucionables por el patrullaje preventivo. Sin perjuicio de ello, los formuladores podrán justificar la inclusión de otros factores de riesgo, siempre que éstos sean abordados en el proyecto.

Entre los posibles factores de riesgo a considerar para esta tipología se encuentran:

- **Déficit de vigilancia de sectores y horarios de mayor concentración de los delitos identificados:** Esto puede ser explicado por un déficit en el análisis de la concentración delictual del problema de seguridad que se busca resolver, así como por la inexistencia de un plan de acción de vigilancia coherente con el análisis anterior. Asimismo, por el limitado personal capacitado y disponible para vigilar aquellos espacios de mayor probabilidad de ocurrencia de los delitos e incivildades seleccionado(a)s.
- **Déficits en coordinación institucional con las policías:** Este factor de riesgo se vincula con la falta de protocolos de actuación rápida frente a la ocurrencia de determinados delitos e incivildades seleccionadas que permitan una coordinación oportuna con las instituciones policiales.
- **Déficits en coordinación institucional con departamentos municipales y otras instituciones públicas relevantes:** Este factor de riesgo se vincula con déficits en coordinación al interior del municipio y con otros actores relevantes. Estos déficits se manifiestan, por ejemplo, por la ausencia de protocolos formales de coordinación, o de derivación de casos a las instituciones que pueden dar respuesta a determinados problemas relacionados con la seguridad (ejemplo: centros de la mujer, centro de apoyo a víctimas, etc.).
- **Limitada coproducción de seguridad por parte de las comunidades afectadas:** Este factor de riesgo se vincula con la falta de organización de los vecinos en torno a la temática de la seguridad. Ello se asocia en muchos casos a déficits de comunicación entre los vecinos de los sectores afectados y el servicio de patrullaje preventivo. La respuesta oportuna que pueda realizar el servicio de patrullaje preventivo en coordinación con las policías tiene como supuesto de base una comunicación fluida con los vecinos afectados por determinados problemas de seguridad. Ello se vincula con falta de conocimiento de los vecinos sobre el servicio y/o falta de definición de canales de comunicación expeditos.

Será responsabilidad de la institución formuladora seleccionar éstos u otros factores de riesgo que expliquen la/s problemática/s identificada/s.

## **2.4. Vinculación con Definiciones Estratégicas de la Subsecretaría**

Todo proyecto financiado por la Subsecretaría de Prevención del Delito debe vincularse con ciertas definiciones estratégicas adoptadas por la institución, en particular con las siguientes:

- **Misión institucional:** todo proyecto financiado por la Subsecretaría siempre debe estar alineado con su misión de implementar políticas públicas que contribuyen a disminuir los niveles de victimización o las condiciones de violencia o la percepción de inseguridad (o en su defecto apoyar a víctimas del delito).
- **Objetivos de la oferta programática:** todo proyecto se inserta en un programa o iniciativa que recibe recursos anualmente según la Ley de Presupuestos. Los proyectos componen la estrategia de intervención de dichos programas e iniciativas y, como tales, cada uno debe contribuir a alcanzar el propósito que estas políticas públicas declaran.
- **Coherencia externa:** ningún proyecto debe duplicar intervenciones en el territorio que son o serán provistas por programas de la SPD que entregan un bien o servicio equivalente, o en su defecto por articulaciones equivalentes a cargo de programas de la SPD. En este sentido, todo proyecto debe ser complementario a la oferta programática.

## 2.5. Evidencia

Los formuladores deben proporcionar evidencia que respalde la efectividad del proyecto planteado. Evidencia refiere a evaluaciones de impacto o de resultados específicas, literatura que sintetice su efecto o prácticas que hayan sido destacadas en fuentes confiables. Se recomienda considerar fuentes tales como estudios sobre eficacia de proyectos similares implementados por organizaciones en el país, o proyectos similares ejecutados en el extranjero. Se requiere citar apropiadamente las fuentes de la información.

Es importante destacar que la mayor cantidad de evidencia sobre la eficacia del patrullaje preventivo está asociada al patrullaje policial y no municipal. A pesar de ello, la evidencia sobre el patrullaje policial es una buena referencia para justificar los proyectos de patrullaje preventivo que se presenten. A continuación, entregamos algunas referencias claves para poder construir el presente apartado.

En los últimos años se ha levantado importante evidencia respecto a cómo la mayoría de los delitos se cometen en un número reducido de lugares (denominados *hotspots*), Sherman et al. (1989) describieron que más de la mitad (50,4%) de todas las llamadas de emergencia a la policía, provenían de tan solo un 3,3% de todas las direcciones e intersecciones de la ciudad de Minneapolis, lo que es concordante con el caso de Seattle (Weisburd, Bushway, Lum, & Yang, 2004) donde un estudio concluye que a lo largo de catorce años solo el 4% de los segmentos de calle concentraban alrededor del 50% de todos los delitos en la ciudad.

Esta información es muy relevante pues entrega centralidad a las estrategias de disuasión de delitos en la vía pública, siendo el patrullaje focalizado la estrategia más recurrente. Los meta-análisis de intervenciones policiales en *hotspots* sugieren reducciones de casos policiales en los sectores focalizados entre un 15% y un 25% (Braga, Papachristos, & Hureau, 2014). Si bien son conclusiones extraídas en otros contextos mundiales, y asociadas al patrullaje focalizado de las policías, constituyen un marco de referencia relevante que muestra que una estrategia bien focalizada en

*hotspots* puede efectivamente tener resultados relevantes en disuadir o prevenir la ocurrencia de determinados delitos<sup>4</sup>.

Al considerar un problema de seguridad específico, como por ejemplo el robo en lugar habitado en determinados sectores de la comuna, existe evidencia internacional a favor de un patrullaje focalizado en estos sectores específicos. Por ejemplo, en el caso de la policía de la ciudad de Boston, una evaluación del patrullaje focalizado en un sector mostró una disminución de un 40% en los delitos de robo en las viviendas (Boston Police Department, 2008). Esta experiencia consideró como uno de sus componentes el refuerzo de la vigilancia en sectores y horarios críticos, pero también un incremento de recursos para investigar penalmente estos delitos, así como un trabajo con residentes para mejorar las medidas de autocuidado y seguridad de las viviendas.

Adicionalmente, se sugiere consultar el sitio web *Crime Solutions* (<https://crimesolutions.ojp.gov/>), el cual provee un resumen de resultados (en inglés) para distintos tipos de intervenciones, así como el sitio web del Centro de Policía Orientada a Problemas de EEUU (*POP Center* por sus siglas en inglés). Este último promueve prácticas policiales orientadas a problemas específicos y contiene una recopilación de estrategias para abordar distintos tipos de problemas de seguridad (disponible en <https://popcenter.asu.edu/>).

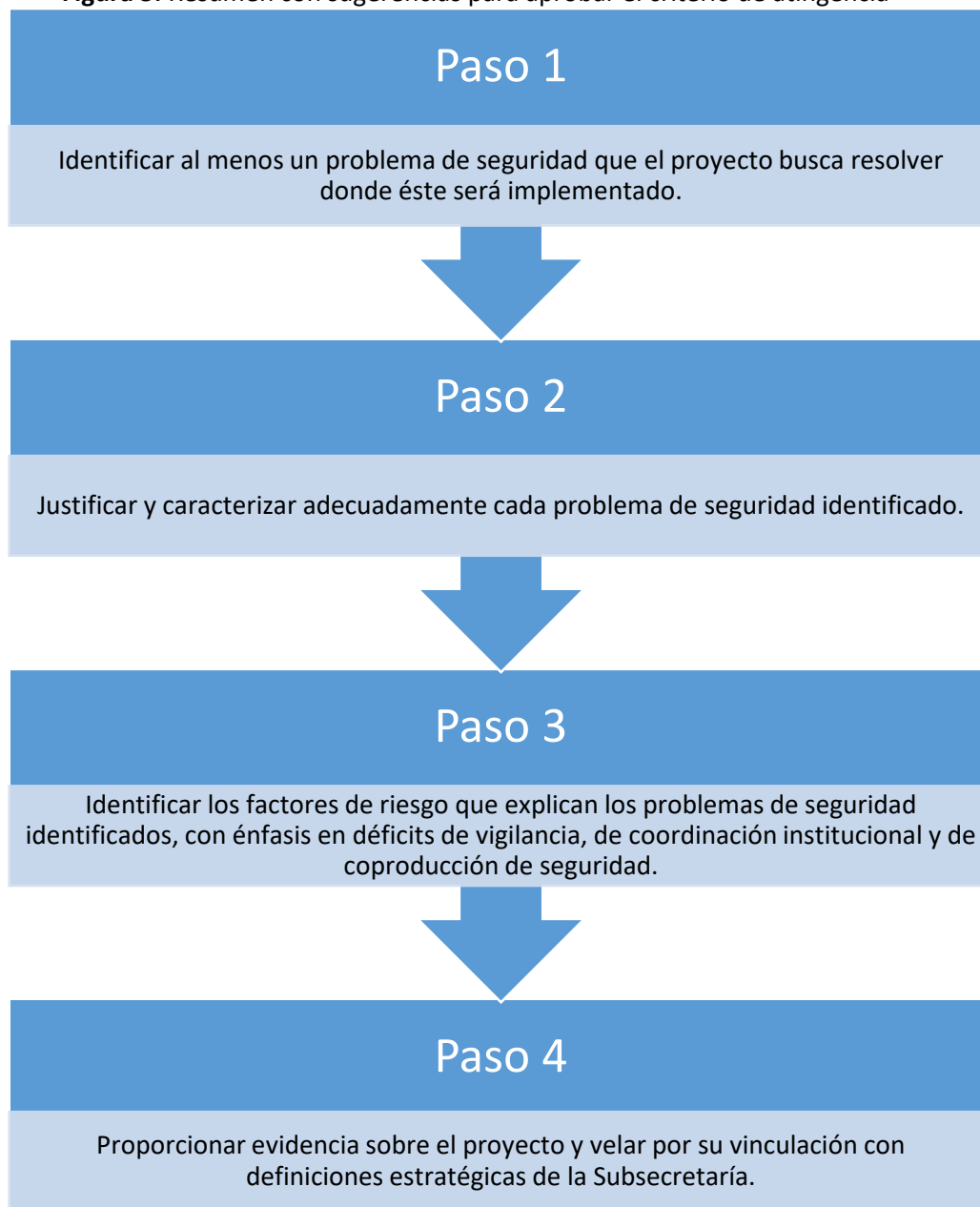
---

<sup>4</sup> De esta experiencia se concluye que no es necesario un patrullaje permanente de los *hotspots*, sino que se pueden realizar patrullajes relativamente breves en distintos momentos del día.

## 2.6. Resumen con Sugerencias para Aprobar el Criterio de Atingencia

La siguiente figura resume un conjunto de sugerencias para los formuladores para aprobar el criterio de atingencia en la evaluación de diseño de proyectos de patrullaje preventivo:

**Figura 3:** Resumen con sugerencias para aprobar el criterio de atingencia



### **3. FOCALIZACIÓN Y ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN**

#### **3.1. Introducción**

El criterio de coherencia en la evaluación ex ante de diseño se evalúa a partir de cuatro aseveraciones en los proyectos de prevención situacional. Éstas son las siguientes:

- Se describe y selecciona apropiadamente la población objetivo.
- Se describen apropiadamente los componentes.
- Se describen apropiadamente las actividades.
- Se constata una relación lógica entre actividades, componentes, población objetivo, factores de riesgo o causas y problemas de seguridad a impactar.

En consecuencia, este capítulo busca orientar al formulador con la información necesaria para que éste complete adecuadamente la sección de Focalización y casi íntegramente la sección de Estrategia de Intervención y con ello el proyecto formulado apruebe el criterio de coherencia.

#### **3.2. Focalización**

##### **3.2.1. Focalización Territorial & Ubicación de la Intervención**

Los formuladores de proyectos de patrullaje preventivo deben describir de manera general el sector a intervenir por el proyecto, considerando información tal como sus límites físicos, superficie y equipamiento comunitario que resulte pertinente.

##### *Ejemplo de Descripción de Territorio Focalizado*

*El proyecto de patrullaje preventivo se ejecutará en el sector centro de la comuna, ubicado entre las calles XX al norte, al este límite con el Océano Pacífico, al Oeste con la calle XY y al sur con la avenida XZ. Este sector coincide con cinco unidades vecinales (N° 5, 6, 7, 8 y 9).*

*En este sector se ubica el centro comercial de la comuna, la plaza de armas y cinco otras áreas verdes con distintos tipos de uso por parte de la comunidad (unidades vecinales N° 5, 6 y 7). Estas áreas verdes son particularmente importantes para el proyecto puesto que en ellas se juntan grupos a consumir alcohol y otras drogas lo que ha generado un aumento de la percepción de inseguridad por parte de locatarios y vecinos del sector céntrico. Tanto en las áreas verdes como en sus entornos inmediatos se han producido algunos robos con violencia o intimidación por lo que son espacios relevantes para la intervención propuesta. Las marchas exploratorias por el sector han mostrado deficiencias en la iluminación de estas áreas verdes, así como vegetación con falta de mantención, lo que facilitaría el ocultamiento de posibles victimarios.*

*Por otra parte, en el sector norte y oeste del centro de la comuna (unidades vecinales N° 8 y 9) son zonas residenciales que han sido afectadas por robos en lugar habitado. Se trata de conjuntos de viviendas de estratos medios altos, con la particularidad que los vecinos se encuentran escasamente organizados en temas de seguridad.*

Los formuladores deben geolocalizar la intervención. Para ello deben adjuntar un archivo digital en formato KMZ, utilizando el programa *Google Earth* (ver Figura 4). Se recomienda incorporar registro fotográfico del territorio dando cuenta del estado existente del lugar mediante fotografías, tanto de día como de noche, para evidenciar el estado del sector y evaluar otro tipo de alternativas para abordar el problema.

**Figura 4:** Ejemplo de ubicación de intervención



**3.2.2. Descripción de la Población Objetivo**

Los formuladores deben describir a la población objetivo del proyecto. Ésta corresponde a los beneficiarios que el proyecto tiene planificado atender. La población objetivo de proyectos de patrullaje preventivo está representada por el número de habitantes del conjunto de unidades vecinales donde se focalizará el proyecto. Para facilitar la comprensión de la población objetivo se sugiere desglosar esta por componentes en una tabla como la que se presenta a continuación:

**Tabla 1:** Ejemplo de población objetivo por componente

Componente	Población Objetivo
Servicio de patrullaje	1.655
Servicio de difusión	300
Servicio de gestión de casos	50

### *Ejemplo de descripción de población objetivo para proyectos de patrullaje preventivo*

*El proyecto de patrullaje preventivo se emplazará en el sector centro de la comuna, específicamente en las Unidades Vecinales N° 5, 6, 7, 8 y 9. El proyecto está dirigido al conjunto de estas unidades vecinales, por lo que su población objetivo son todos los habitantes de estos sectores, correspondientes a 1.655 personas (845 mujeres y 810 hombres).*

#### **3.2.3. Criterios de Selección**

En esta sección los formuladores deben identificar los criterios de selección utilizados para definir a la población beneficiaria del servicio de patrullaje preventivo (personas, barrios en que se recibirá prioritariamente la intervención). Los criterios de selección deben ser coherentes con la información entregada en el diagnóstico del problema. Si por ejemplo, se busca abordar el robo con violencia o intimidación en el sector centro y el robo en lugar habitado en dos barrios específicos de la comuna, en los criterios de selección de ambos territorios deben estar justificados en función de esos delitos y no de otros distintos. Se espera que los criterios de selección se basen en antecedentes delictuales y de incivildades, permitiendo focalizar la intervención en sectores en que haya una alta concentración de determinados delitos y/o incivildades.

Adicionalmente, podrán aportar información que sea relevante para la selección de los sectores focalizados y población beneficiaria como, por ejemplo, denuncias que realizan los vecinos directamente a través del número de emergencias del municipio o, información levantada en territorios específicos a partir de la realización de marchas exploratorias o mesas barriales con distintos vecinos. Finalmente, los miembros del Consejo Comunal de Seguridad Pública también pueden aportar información desde distintas fuentes lo que tiene el potencial de enriquecer la justificación de los criterios de selección.

### **3.3. Componentes**

Los formuladores deben identificar o seleccionar según corresponda el o los componentes del proyecto en conjunto con su unidad de producción. Los componentes corresponden a los bienes o servicios a entregar a los beneficiarios directos del proyecto. Adicionalmente, se debe indicar la meta de producción esperada para cada componente.

**El primer componente de los proyectos de patrullaje preventivo corresponderá al servicio de patrullaje.** Este servicio requiere de la compra de uno o más vehículos<sup>5</sup> para poder ejecutar el patrullaje preventivo en los territorios comunales. De suma importancia es que los patrullajes estén focalizados en determinados sectores y horarios en función de un plan de trabajo integral que debe ser elaborado considerando la participación de actores claves. El plan podrá considerar información delictual actualizada asociada a los problemas de seguridad priorizados por el proyecto, información de llamadas a la central de comunicaciones/operaciones que tenga la municipalidad y a otros sistemas de información y tecnología disponibles, tales como cámaras de teleprotección u otros dispositivos implementados.

---

<sup>5</sup> Deberá proponer tipo de vehículo (sedan/citycar o camioneta, motocicleta, bicicleta, etc.) según características del territorio y porcentaje de ruralidad de la comuna (como indicador de las características de la red vial, relevante para efectos de la selección del tipo de tracción del vehículo).



Asimismo, el plan de patrullaje podrá ser actualizado en la medida en que los patrulleros y el profesional encargado de las actividades con la comunidad tengan contacto con los vecinos de los sectores intervenidos, levantando información relevante para ajustar los recorridos.

Los vehículos adquiridos serán de dotación del Departamento de Seguridad o departamento afín de la municipalidad, para uso exclusivo de este tipo de funciones, así se evitará que sean destinados para otras funciones que no sean la prevención del delito. El tipo y cantidad de vehículos que contemple el sistema de patrullaje debe ser coherente con las necesidades locales y con las características del territorio (por ejemplo, cantidad de población, si es zona urbana, rural, costera, ente otros).

**Por otra parte, el servicio de difusión** busca lograr dar a conocer a los vecinos la oferta del patrullaje, generar confianza en la acción municipal en seguridad, promoviendo que los vecinos compartan información y se comuniquen con los equipos de seguridad ante una emergencia delictual. Es muy relevante fortalecer la organización vecinal en torno a la seguridad, para que la comunidad esté activa y pueda alertar de forma oportuna a los equipos de seguridad frente a problemas de seguridad. Este componente es fundamental para que el servicio de patrullaje sea sostenible en el tiempo y, para que pueda ir mejorando su capacidad preventiva y de respuesta ante posibles hechos delictuales o incivildades en los territorios comunales.

**En el caso de proyectos de patrullaje preventivo los dos componentes obligatorios dicen relación con el servicio mismo de patrullaje y con el servicio de difusión.** La unidad de producción debe evocar el funcionamiento efectivo del servicio de patrullaje en base a un plan de trabajo, así como la ejecución misma de medidas de difusión asociados al servicio. Una métrica para medir aquello podría incluir el número de rondas de patrullaje o el número de campañas de difusión.

**Sin embargo, la implementación de proyectos de patrullaje preventivo puede tener dos o más componentes.** En función de la estrategia propuesta para la ejecución del patrullaje preventivo el formulador podrá incorporar otros componentes complementarios que estime pertinentes, por ejemplo, un servicio específico de detección/derivación de casos que requieran de alguna atención especializada por parte de una institución (por ejemplo, detección y derivación a un centro de apoyo a víctimas de delitos violentos o a un centro de la mujer, entre otros). Los nuevos componentes que estimen convenientes serán revisados y complementados, en caso de ser necesario, por los profesionales encargados de la evaluación de proyectos.

La modalidad de producción del servicio de difusión, con sus respectivas actividades, así como de potenciales componentes de índole comunitario, podrá adaptarse al contexto en el cual se desarrolle el proyecto. Por ejemplo, ante escenarios de fuerza mayor, dichas actividades pudieran realizarse por vía remota si esto resultara factible.

El funcionamiento de cada componente, además, deberá incidir en la disminución de uno o más factores de riesgo y precisar el problema de seguridad abordado. Para ello, el ejemplo de la Tabla 2 indica las columnas de los respectivos factores de riesgo y problemas de seguridad que el proyecto aborda, los cuales deben ser equivalentes a los seleccionados en el capítulo de diagnóstico. A modo de ilustración, la citada tabla contiene un ejemplo de llenado de todos los elementos tratados en esta sección.

**Tabla 2:** Plantilla de componentes y vinculación con problemas y factores de riesgo

Componente	Unidad de Producción	Meta de Producción	Factores de riesgo identificados que el componente aborda	Problemas de seguridad relacionados con los factores de riesgo identificados
<b>Servicio de patrullaje</b>	Rondas de patrullaje efectuadas	Número de rondas de patrullaje a efectuar	-Déficit de vigilancia de sectores y horarios de mayor concentración de los delitos seleccionados. -Déficits en coordinación institucional con las policías.	-Altos niveles de robo con violencia o intimidación en el sector céntrico de la comuna. -Altos niveles de robo en lugar habitado en dos barrios de la comuna.
<b>Servicio de difusión</b>	Reuniones de difusión del proyecto y de la oferta preventiva municipal e intersectorial en la comuna.	Número de reuniones de difusión del proyecto	-Limitada coproducción de seguridad por parte de las comunidades afectados.	-Altos niveles de robo con violencia o intimidación en el sector céntrico de la comuna. -Altos niveles de robo en lugar habitado en dos barrios de la comuna.

Los formuladores deberán seleccionar, según corresponda, los equipos contemplados para el proyecto. Dicha selección se realizará mediante el llenado de una plantilla que reúne el detalle de del tipo de intervención que se realizará, tipo y número de vehículos a adquirir y equipamiento asociado a los vehículos entre otros. La visualización de la plantilla en el Formulario de Postulación se verá como lo refleja la Tabla 3.

**Tabla 3:** Ejemplo de plantilla de detalle del tipo de intervención

Tipología Patrullaje Preventivo (VEH)				
<b>I. Tipo de intervención: Seleccione el tipo de intervención donde se enmarca el proyecto presentado (lista desplegable)</b>				
<i>Automóvil</i>				
<i>Camioneta</i> X				
<i>Motocicleta</i>				
<i>Bicicleta</i>				
<i>Vehículos de oficina móvil</i>				
<i>Lancha</i>				
<i>Segway</i>				
<i>Scooter</i>				
<i>Otros</i>				
<b>II. Detalle de la intervención:</b>				
Elementos	Contempla	Características	Unidad	Cantidad
Vehículos a adquirir	Si	Camioneta TOYOTA Hilux 4x4.	Und	2

Reposición de Vehículos	No			
Equipamiento Vehículos	Si	Sistema de geolocalización y seguridad, radio transmisora, foco busca camino, balizas y equipo sonoro.	Und	2
Equipamiento Recursos Humanos	No			
Vestuario Recursos Humanos	Si	Chaquetas.	Und	4

### 3.4. Actividades, Cronograma & Tiempo de Ejecución del Proyecto

Las actividades corresponden a las necesarias y suficientes para la entrega y producción de cada componente del proyecto. Los formuladores deben identificar las actividades que serán ejecutadas a lo largo de la implementación del proyecto para cada uno de sus componentes.

Para ello, la sección homóloga del Formulario proporcionará una tabla para identificar los componentes previamente seleccionados, a los cuales se les deberá integrar aquellas actividades necesarias para el éxito del componente. Junto a ello, se espera reconocer a los respectivos responsables de su ejecución, de acuerdo con lo dispuesto por el Instructivo de Equipos Ejecutores.

Cabe mencionar que para proyectos de patrullaje preventivo la municipalidad debe considerar los requisitos del mercado público considerando las opciones de licitación o compra directa si existe el respaldo legal que lo permita.

A grandes rasgos, el conjunto de actividades que deben ser contempladas para el componente de servicio de patrullaje corresponden a:

- Publicación de licitación.
- Diseño de plan de trabajo y definición de rutas preventivas.
- Ejecución de patrullajes preventivos en sectores y horarios focalizados.
- Evaluación del plan de patrullaje preventivo.

La Tabla 4 muestra la plantilla a rellenar por los formuladores para un proyecto de patrullaje preventivo que presenta un componente de servicio de patrullaje y uno de difusión.

**Tabla 4:** Ejemplo de actividades por componente y responsables

Componente	Actividades por Componente
<b>Instalación</b>	Validación del equipo ejecutor
	Inicio del proyecto (acta de inicio)
<b>Servicio de patrullaje</b>	Elaboración de bases y Publicación de licitación
	Diseño del plan de trabajo integral
	Formulación de protocolo operativo de coordinación (con las policías).
	Ejecución de patrullajes preventivos focalizados.
	Identificación de factores de riesgo físicos (luminarias en mal estado, vegetación sin mantención que disminuye iluminación o sirve de ocultamiento, etc.) y derivación a departamentos municipales respectivos.

	Levantamiento de información con vecinos que retroalimiente el plan de trabajo integral (ajustes en la definición de recorridos y horarios respectivos).
	Ejecución de patrullajes preventivos con ajustes en definición de recorridos y horarios.
	Evaluación participativa del plan de patrullaje preventivo ejecutado.
<b>Servicio de difusión</b>	Lanzamiento del proyecto con la comunidad
	Diseño y validación de material de difusión
	Distribución de material de difusión
	Elaboración de un plan de difusión.
	Actividades de difusión del servicio de patrullaje y de la oferta preventiva municipal e intersectorial.
	Preparación de capacitaciones a vecino(a)s en medidas de coproducción de seguridad.
	Ejecución de las capacitaciones.

En cuanto al tiempo de ejecución del proyecto, todo proyecto de esta tipología deberá presentar un cronograma de actividades por trece meses (el primer mes es únicamente para la instalación).

El tiempo de ejecución del proyecto, los componentes y las actividades planteadas determinan casi en su integridad el cronograma del proyecto. El formulador debe estructurar el cronograma según el tiempo de duración declarado para el proyecto. **Este debe incluir todos los componentes y actividades previamente formulados.**

Para efectos prácticos, se debe agregar al inicio del cronograma un componente de “Instalación”, con sus respectivas actividades “validación del equipo ejecutor,” e “inicio del proyecto” (acta de inicio), según corresponda. Tales actividades deben contemplarse en el primer mes de ejecución del proyecto.

De manera complementaria, se sugiere agregar, en el componente en que corresponda, la actividad(es) de “inserción comunitaria”.

Adicionalmente, al final del cronograma se debe incluir un componente de “Cierre” con actividades de “cierre técnico del proyecto” (acta de cierre), “presentación de informe de sistematización” y “presentación de registro o listado de inventario”, según corresponda.

El formulador deberá señalar con una “X” el periodo planificado para cada actividad contemplada. La Tabla 5 muestra un ejemplo de llenado de la plantilla de cronograma de actividades para un proyecto de patrullaje preventivo de trece meses de ejecución.

En concordancia con las aseveraciones utilizadas en el criterio de coherencia, todo proyecto no sólo debe describir apropiadamente sus actividades, sino que adicionalmente, éstas deben estar vinculadas lógicamente con los componentes que han sido definidos por el proyecto. La planificación y ejecución de las actividades, considerando tanto el orden de éstas como su duración, debe permitir alcanzar la meta de producción para los componentes en el tiempo de ejecución del proyecto declarado.



### 3.5. Metodología de Intervención

La metodología de intervención refiere al relato que asocia los atributos de los componentes con las acciones que permiten impactar eficazmente en los factores de riesgo y problemas de seguridad identificados por el proyecto. Para lograr una completa descripción de la metodología se exige:

- Exponer brevemente el objetivo, interacción y secuencialidad de los componentes para abordar los respectivos factores de riesgo indicados en el diagnóstico.
- Identificar las características técnicas y funcionalidades de los vehículos adquiridos (incluyendo su equipamiento) para prevenir y responder frente a posibles delitos y/o incivildades.
- Describir la interacción entre los distintos actores involucrados en las actividades del cronograma y su rol en el conjunto del proyecto.
- Se espera, así mismo, que se indique el sistema de turnos o la periodicidad con que se prestará el servicio de patrullaje.

*Ejemplo de metodología de intervención:*

*La metodología propone que el componente de ejecución de patrullaje preventivo y el de difusión se ejecuten de forma paralela y complementaria. En el mes de instalación se adquirirán dos autos SUV equipados con baliza. Se trabajará en la elaboración del plan integral de patrullaje, el cual incluirá información de casos policiales actualizada de los territorios focalizados, información levantada en el marco del Consejo Comunal de Seguridad Pública e información de denuncias vecinales que llegan directamente al departamento de seguridad.*

*Asimismo, se realizará el lanzamiento oficial del proyecto indicando a la comunidad las formas en que podrán retroalimentar el plan de patrullaje. El encargado de las actividades con vecinos levantará información sobre problemas de seguridad, promoverá la oferta local en prevención y, transferirá competencias para que se organicen en torno a la prevención del delito. Contará con el apoyo de la DIDECO lo que permitirá darle sostenibilidad en el tiempo a la intervención. Esto permitirá una comunicación fluida con los vecinos a través de la central de operaciones que recibirá las denuncias asociadas a problemas de seguridad.*

*En paralelo se elaborarán protocolos de trabajo con las policías y con departamentos municipales relevantes para el trabajo en seguridad. Los llamados a la central de operaciones serán oportunamente canalizados a Carabineros. Los conductores acudirán rápidamente al lugar para detectar la situación y disuadir a los posibles victimarios.*

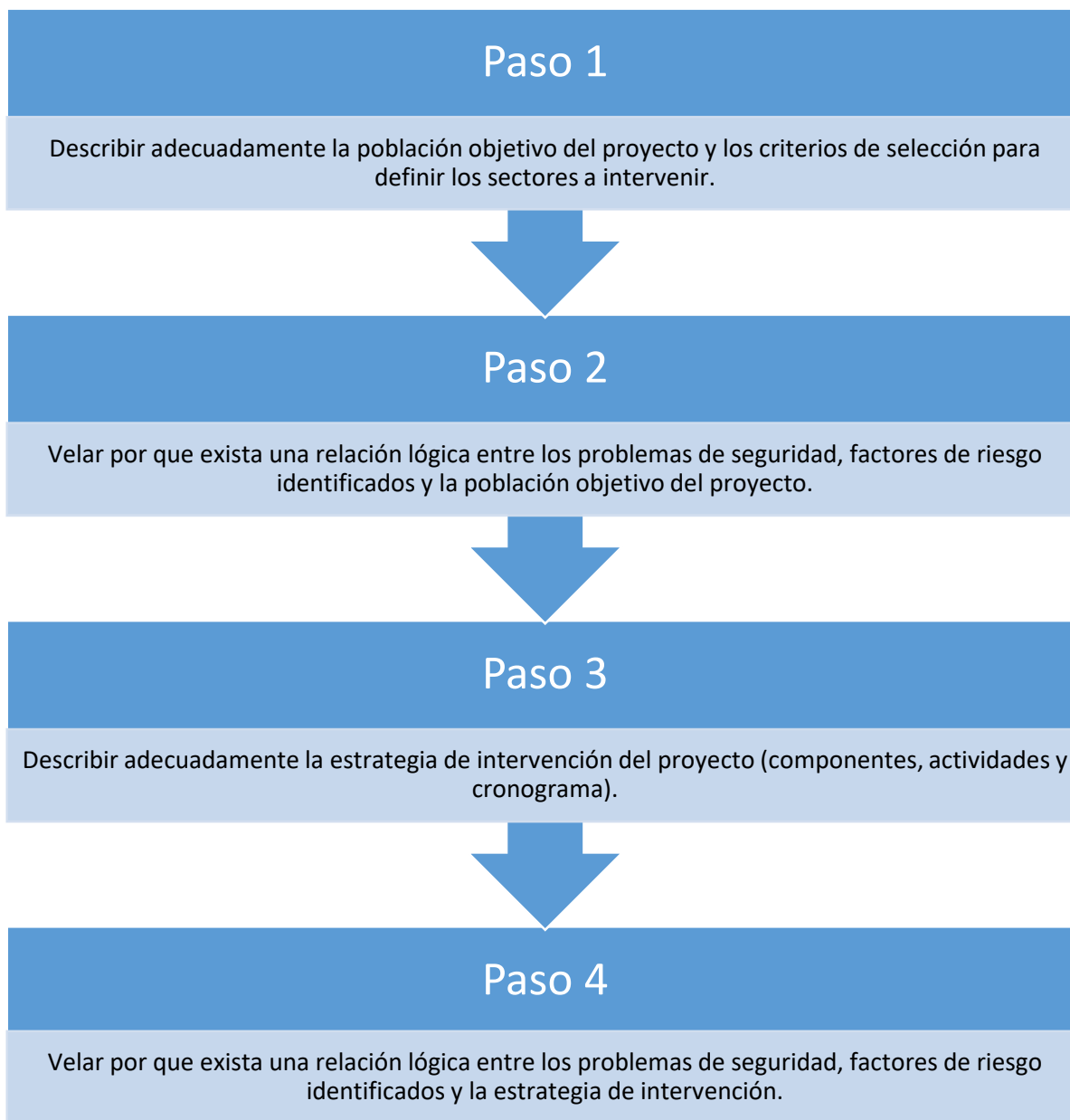
*El servicio de patrullaje se realizará de lunes a viernes, entre 12 y 20 horas por dos vehículos que operarán simultáneamente. Los conductores tendrán rutas definidas y puntos estratégicos en que se detendrán, los cuales irán rotando semanalmente. Podrán tomar contacto directo con los vecinos. Contarán con una pauta para registrar factores de riesgo físicos (luminarias en mal estado, falta de poda, etc.) y derivar a los respectivos departamentos municipales.*

*El proyecto permitirá aumentar la vigilancia, mejorar la coordinación con policías y departamentos municipales y, promover la coproducción de seguridad.*

### 3.6. Resumen con Sugerencias para Aprobar el Criterio de Coherencia

La siguiente figura resume un conjunto de sugerencias a seguir por los formuladores para aprobar el criterio de coherencia en la evaluación de diseño de proyectos de patrullaje preventivo.

**Figura 5:** Resumen con sugerencias para aprobar el criterio de coherencia



## **4. SUSTENTABILIDAD, EQUIPO EJECUTOR Y PRESUPUESTO**

### **4.1. Introducción**

El criterio de consistencia en la evaluación ex ante de diseño se evalúa a partir de cuatro aseveraciones en los proyectos de prevención situacional. Éstas son las siguientes:

- Las coordinaciones son pertinentes para el cumplimiento de los objetivos del proyecto.
- El plan de gestión presentado permite inferir que el proyecto será sostenible en el tiempo.
- El equipo ejecutor es pertinente para el cumplimiento de los objetivos del proyecto.
- El presupuesto es pertinente para el cumplimiento de los objetivos del proyecto.

Si bien los objetivos de cada proyecto no son declarados explícitamente en el formulario, éstos refieren a los siguientes enunciados:

- Reducir el o los problemas de seguridad declarados en el diagnóstico.
- Reducir los factores de riesgo declarados en el diagnóstico.
- Proveer los componentes propuestos en la estrategia de intervención.
- Ejecutar las actividades según lo planificado en la estrategia de intervención.
- Alcanzar la población objetivo del proyecto con los componentes propuestos.

En consecuencia, este capítulo busca orientar al formulador con la información necesaria para que éste complete adecuadamente las secciones de Sustentabilidad, Equipo Ejecutor y Presupuesto, entendiendo estos aspectos como esenciales para cumplir los objetivos del proyecto y darle sustentabilidad al mismo. Con ello, se busca que el proyecto apruebe el criterio de consistencia. La sección de Sustentabilidad se asocia tanto con la coordinación de redes como con el plan de gestión.

### **4.2. Coordinación de Redes**

La coordinación de redes corresponde a la estrategia de trabajo colaborativa con instituciones público-privadas, comunitarias u otras que participarán en la ejecución del proyecto. La participación de actores asociados a las redes locales en los proyectos representa una variable determinante para contribuir a la solución del problema, facilitando tanto el diagnóstico como la estrategia de ejecución del proyecto.

El compromiso de actores estratégicos es decisivo para el logro de proyectos de patrullaje preventivo. Así como el rol de los gobiernos locales y policías es esencial para la formulación y ejecución de la iniciativa, actores pertenecientes a las comunidades son esenciales para la sustentabilidad y continuidad del proyecto. Por tanto, el rol de los formuladores en esta sección refiere a identificar a aquellos actores relevantes para el proyecto, así como describir las responsabilidades que tendrán en cada fase.

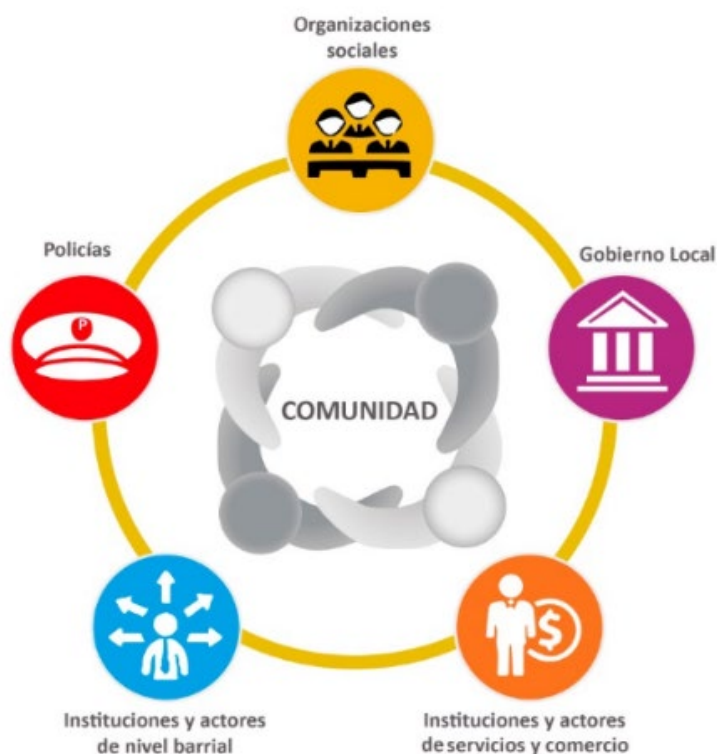
Para ello, los formuladores deberán rellenar una plantilla que identifique, principalmente, a la institución a participar, el objetivo de esta alianza y las actividades a su cargo. Debe existir coherencia entre la propuesta de coordinación de redes y el cumplimiento de objetivos del proyecto.



Se recomienda tener en cuenta las siguientes articulaciones:

- Coordinación con las contrapartes técnicas municipales (direcciones o departamentos): esto permite que los conductores deriven rápidamente la identificación de un factor de riesgo situacional al departamento respectivo o que el profesional que ejecuta actividades con la comunidad entregue información relevante sobre la oferta local en materia de prevención del delito y atención a posibles víctimas.
- Coordinación con las policías: esta coordinación es esencial para mejorar la eficacia en la respuesta ante un eventual problema de seguridad en los territorios focalizados por el proyecto.
- Coordinación con los actores sociales o comunitarios relevantes para la intervención: esto permite que los vecinos aumenten su confianza en el servicio de patrullaje y para que retroalimenten activamente el plan de patrullaje integral. En este trabajo es relevante la coordinación con las Direcciones de Desarrollo Comunitario de los municipios, potenciando el trabajo ya existente en cuanto a mesas barriales u otras instancias comunitarias.

**Figura 6:** Ejemplo de posibles redes locales relevantes para un proyecto



Concluido el llenado de la plantilla, los formuladores deberán certificar la participación de los actores presentando una carta de coordinación de redes por cada actor identificado. El sexto capítulo de las OOTT presenta un listado de la documentación necesaria para declarar la admisibilidad sobre este aspecto.

### 4.3. Plan de Gestión

El plan de gestión del proyecto remite a todas aquellas gestiones vinculantes para el cuidado, mantención y sostenibilidad de la intervención. Entre algunas medidas de gestión para proyectos de patrullaje preventivo se reconocen:

- **Mantención preventiva:** La municipalidad debe comprometerse a la mantención y operación de los vehículos, demostrando la disponibilidad de recursos para ello. Además, deberá comprometerse a mantener en buen estado todo el equipamiento de los vehículos (balizas, radio comunicaciones, luces, etc.). Ello deberá quedar respaldado en una carta de compromisos.
- **Mantención correctiva:** La municipalidad se comprometerá, en caso de falla o choque, a repararlo en un tiempo prudente y que no quede sin funcionar por falta de presupuesto para tales fines.

Asimismo, el trabajo con la comunidad es muy relevante para garantizar la sustentabilidad del proyecto en el tiempo. El compromiso a participar del proyecto por parte de las Juntas de Vecinos de los sectores focalizados es el primer paso para iniciar un trabajo con la comunidad, por lo que las cartas de compromiso son muy relevantes. El plan de gestión con la comunidad debe velar por que la organización de los vecinos en torno a la seguridad promovida por el proyecto en su componente de difusión continúe una vez finalizado el proyecto. Por esta razón, es importante el trabajo colaborativo que se establezca con la Dirección de Desarrollo Comunitario, lo que permitirá darle continuidad en el tiempo al trabajo con la comunidad.

### 4.4. Equipo Ejecutor

Los formuladores deben identificar las funciones vinculadas a cada perfil profesional del equipo. Para proyectos de patrullaje preventivo, el Instructivo de Equipo Ejecutor de cada programa identifica distintos tipos de perfiles profesionales que colaboran con la ejecución de un proyecto.

La composición del equipo ejecutor de un proyecto estará determinada por el respectivo Instructivo de Equipo Ejecutor y las necesidades del proyecto que se desprenden a partir de su estrategia de intervención. La evaluación de consistencia profundizará en que los perfiles propuestos sean propicios para cada una de las actividades comprometidas, ajustándose a lo dispuesto en el Instructivo de Equipo Ejecutor, y que exista una consistencia general entre la composición del equipo y el conjunto de las actividades comprometidas, por ejemplo, velando que no queden actividades sin responsables o que miembros del equipo ejecutor no tengan actividades.

Al momento de presentar el proyecto, se debe definir en su formulario el número de conductores en coherencia al territorio a intervenir y el número de turnos de patrullaje a ejecutar.

Adicionalmente, los formuladores deben aclarar la carga horaria semanal y meses de participación en el proyecto por miembro del equipo ejecutor. La evaluación de consistencia velará porque el tiempo de participación de los miembros del equipo ejecutor en el proyecto sea consistente con la estrategia de intervención propuesta. Los formuladores deberán identificar si los miembros del equipo ejecutor serán cargados al presupuesto otorgado por la SPD, serán financiados con aportes propios o de terceros. Sin embargo, esta última materia no será objeto de evaluación de diseño.

#### 4.5. Presupuesto General

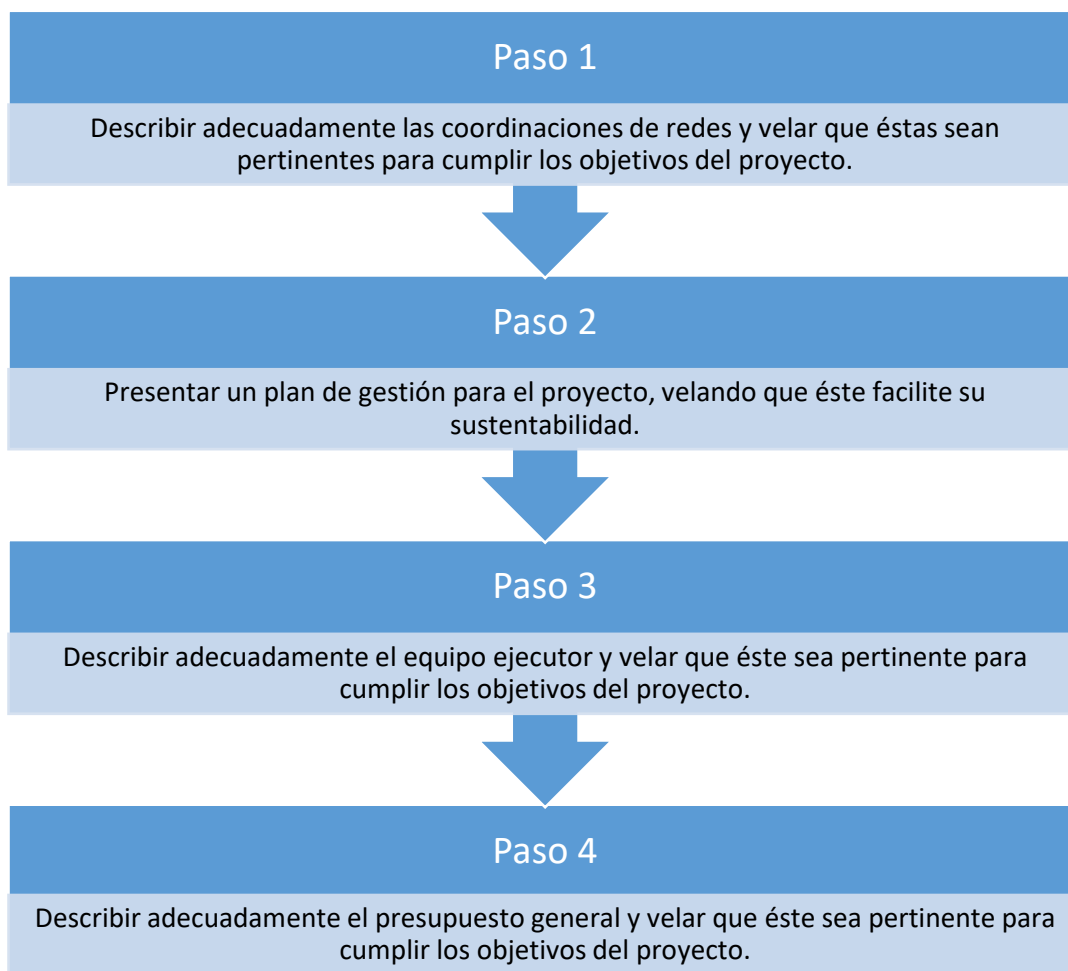
El presupuesto general presentado para el proyecto debe ser pertinente para el cumplimiento de sus objetivos. Específicamente éste debe ser consistente con la estrategia de intervención propuesta, permitiendo sustentar en la práctica las actividades comprometidas. Luego, la evaluación de consistencia en esta dimensión se enfoca en la alineación entre los ítems presupuestarios presentados y las actividades comprometidas en la estrategia de intervención.

El presupuesto general se compone de trece ítems, destacando en el caso de la tipología de VEH los ítems adquisición de vehículos motorizados y/o equipamiento asociado y sistemas tecnológicos y gastos asociados.

#### 4.6. Resumen con Sugerencias para Aprobar el Criterio de Consistencia

La siguiente figura resume un conjunto de sugerencias para los formuladores para aprobar el criterio de consistencia en la evaluación de diseño de proyectos de patrullaje preventivo:

**Figura 7:** Resumen con sugerencias para aprobar el criterio de consistencia



## 5. VIABILIDAD TÉCNICA DEL PROYECTO

### 5.1. Congruencia de las Especificaciones Técnicas con el Conjunto del Proyecto

En el caso de la tipología patrullaje preventivo, el formulador debe presentar un documento de especificaciones técnicas que contenga el detalle de la información que caracteriza a los vehículos que serán adquiridos, así como del equipamiento técnico que permitirá que cumplan de buena forma sus objetivos en el territorio. Es fundamental que tanto los vehículos como su equipamiento para fines preventivos sea coherente con el diagnóstico del problema de seguridad que caracteriza a los territorios focalizados, así como con la estrategia de intervención propuesta.

La propuesta debe considerar la cantidad y los tipos de vehículos que se adapten de manera eficiente al entorno físico donde serán utilizados (urbano, rural, costero, insular o montañoso, características de las rutas, dificultades de acceso, etc.) pudiendo ser de carácter motorizado como autos, camionetas, motos o sin motor como bicicletas, vehículos de dos ruedas para vigilancia, entre otros.

Complementario a ello el proyecto debe contar con el equipamiento necesario para cada vehículo, que aseguren una adecuada implementación y la seguridad del personal a cargo, tales como (en los anexos se entregan detalles respecto al equipamiento):

- Gráfica.<sup>6</sup>
- TAG.<sup>7</sup>
- Botiquín.
- Sistema de geolocalización y seguridad.
- Radio transmisora.
- Foco busca camino.
- Balizas.
- Equipo sonoro.

La responsabilidad de la mantención y reposición de estos equipamientos será de la municipalidad ejecutora.

En cuanto a la conducción de los vehículos, debe estar a cargo de patrulleros que cumplan la normativa municipal para desempeñar esta función y en coherencia a la ley de tránsito de Chile. El servicio de patrullaje podrá ser 24/7 en turnos, dependiendo de las necesidades de la comuna y la viabilidad presupuestaria para cumplir esta función.

---

<sup>6</sup> La gráfica a instalar en los vehículos debe estar previamente aprobada en su diseño por la Subsecretaría a través del envío al/la gestor/a territorial correspondiente, quienes, según revisión de formato y contenido y coordinación con departamentos internos, entregarán la aprobación u orientarán la incorporación de modificaciones.

<sup>7</sup> Todos los vehículos deben contar con dispositivo TAG instalado, incluidos aquellos de reemplazo, exigencia que aplica a las áreas que cuenten con autopistas concesionadas por donde transitará el vehículo. El costo del TAG es de cargo del municipio.

Además, la municipalidad deberá mantener al día los siguientes documentos:

- Certificado de Inscripción Registro Nacional de Vehículos Motorizados.
- Permiso de circulación al día.
- Seguro automotriz obligatorio vigente.
- Revisión técnica y de gases.
- Seguro contra todo riesgo en daños propios y a terceros.

Las infracciones por incumplimiento o vencimiento de estos requisitos o por otras faltas no serán financiadas por la Subsecretaría, debiendo resolver la entidad ejecutora.

Es fundamental que los proyectos aborden la conexión con la **central de operaciones del municipio**. Esta cumple el rol de centralizar la información de seguridad y de coordinar los enlaces entre los distintos móviles del patrullaje y la unidad de Carabineros correspondiente. En caso que la entidad no cuente con una central de operaciones para el monitoreo del patrullaje por las rutas preventivas establecidas en el plan integral, se sugiere considerar la adquisición de equipamiento mínimo para estos fines (ver anexos).

## **5.2. Congruencia del Presupuesto General con el Conjunto del Proyecto**

En el caso de la tipología de patrullaje preventivo, se evalúa la congruencia entre el presupuesto general del proyecto, las especificaciones técnicas, el diagnóstico del o los problemas de seguridad y la estrategia de intervención. Al respecto, se evalúa el costo/beneficio del tipo y cantidad de vehículos que se requiere. Las propuestas deben ser viables de implementar y la ejecución de los recursos debe realizarse de manera eficiente y eficaz dentro del marco normativo vigente.

Es importante consignar que el proyecto debe especificar que la municipalidad deberá asumir los costos de mantención completos de los vehículos y reparación en caso de *panne*, incluyendo repuestos y arreglo de neumáticos, y considerar pagos por concepto de uso de TAG en autopistas, cuando corresponda. De la misma forma, el combustible para el funcionamiento de los vehículos (si aplica) deberá considerarse como aporte del municipio ejecutor. Para ello, la municipalidad deberá entregar información clara de las estimaciones de gasto y de que porcentaje del costo del servicio estará asociado a él.

En cuanto a las remuneraciones de los profesionales cargados al proyecto, el formulador deberá ajustarse a los lineamientos señalados en los Instructivos Administrativo-Financieros de cada programa en particular.

La relación costo-beneficio del proyecto debe permitir la maximización de los recursos financieros del Estado, por lo que la propuesta debe adaptarse a los requerimientos de la comunidad beneficiada, para así asegurar que la inversión sea la más adecuada y que vaya en directo beneficio de la comunidad.

## **6. DOCUMENTOS PARA ADMISIBILIDAD**

- **Especificaciones Técnicas o Términos de Referencias:** Éstas deberán describir los ámbitos técnicos de los vehículos a adquirir, siendo además coherente con la cotización presentada.

- **Cotizaciones:** presentar dos cotizaciones que justifiquen el monto solicitado. Considerar que dicho monto debe ser coherente con lo estipulado en el ítem “Adquisición de Vehículos” documento anexo “Presupuesto del Proyecto”.
- **Carta de Compromiso de Apoyo a la Implementación** del proyecto mediante la derivación y trabajo intersectorial firmada por el alcalde de la comuna focalizada.
- **Carta Compromiso de Operación y Mantención:** compromiso alcaldicio, que estipula financiamiento anual asociado al plan de mantención y operación de él o los vehículos a adquirir.
- **Carta Coordinación de Redes:** carta de compromiso que respalde las coordinaciones del proyecto. Considerar que estas deben ser vinculadas con lo señalado en la sección de “Coordinación de Redes”.

## 7. ANEXOS

### 7.1. Dispositivos Tecnológicos Mínimos para los Vehículos de Seguridad

#### Baliza

Largo de baliza 1,2 mts.  
 Voltaje de entrada 12 a 24V.  
 IP: 67.  
 360° de iluminación sin obstáculos lúmenes 110 o superior.  
 Color a criterio del solicitante.  
 Modos de operaciones constante y estroboscópico.  
 Temperatura de trabajo – 30° a 60° C.  
 Iluminación LED.



#### Radio comunicaciones

Low power.  
 High power.  
 Frecuencia VHF.  
 136-174 MHZ y UHF 403-470 MHZ.  
 16 canales mínimo.  
 Analógico/digital.  
 Espaciamiento de canal 12,5 KHZ/25KHZ.



\*Las frecuencias y equipamiento de radio comunicaciones debe ser coherente con el existente; por otro lado, en caso de ser un sistema nuevo se recomienda un diseño con tecnología digital.

Se recomienda utilizar claves radiales como las que ocupa Carabineros de Chile.

## **Inversor**

Voltaje Entrada: 10 a 12V.

Voltaje de salida: 220 V.

Frecuencia 50HZ.

Apagado térmico automático.

Watt: 1000W.

Aluminio.

Salidas USB



## **Megáfono**

Alimentación 12 V – 24 V.

Al menos 3 sonidos pre determinados: ambulancia, policía, bomberos, etc.

Micrófono de megafonía, micrófono con grabador y reproductor.

Megáfono: 80W, Frecuencias 100 Hz – 10Khz.

Entrada USB, Reproducción MP3.



## **Cámara contexto vehicular**

Resolución de video: Frontal: 1080P (1920 \* 1080).

Formato de video: MOV (H.264) o superior.

Grabación automática de bucle: Off / 1min / 3min / 5min.

Resolución de la imagen: 12 M / 8 M / 5 M / 3 M.

Tarjeta de memoria instalada de mínimo 16 GB.

Micrófono, altavoz y batería incorporados.

Frecuencia: 50Hz / 60Hz.

Puerto: ranura para tarjeta AV IN / Micro USB / TF / SD.



## **Luz**

Luz direccional.

Alimentación de 12 a 24 V.

Potencia mínima 48 W.

Iluminación led, color blanco.

Interruptor en automóvil.

Fijación o montura superior (techo).



## 7.2. Sistemas de Control de Flota (Complementarios para la Operación)

### *Antecedentes y características del sistema GPS*

El Sistema GPS (*Global Positioning System*) es un sistema de posicionamiento terrestre que está compuesto por tres subsistemas: los satélites, el sistema de control y los usuarios. El objetivo es satisfacer los requerimientos en la determinación exacta de posición, velocidad y tiempo, en un sistema de referencia común, en o cerca de la Tierra, para cualquier condición climática.

### *Sistema de localización GPS Tracker en vehículos*

Es un sistema de rastreo satelital que permite ubicar el vehículo en cualquier parte del mundo en tiempo real, usando su teléfono celular o internet, para rastrearlo de forma individual, sin necesidad de contratar a una compañía externa.



### *Principales funciones del dispositivo GPS*

Apaga el motor por teléfono: Sólo enviando un SMS, apaga el vehículo en caso de emergencia.

Monitoreo satelital: Desde el celular al número del GPS, el GPS cuelga (el celular no consume la llamada) y responde con un mensaje de texto SMS con las coordenadas de la ubicación en tiempo real, y permite consultar directamente desde su celular (si tiene internet) o desde su PC.





Micrófono: Se puede escuchar de modo silencioso las conversaciones dentro del vehículo.

Alertas de aperturas y encendido: Los números autorizados recibirán un SMS si son abiertas las puertas del carro y si es encendido el motor por intrusos.

Alerta de movimiento: Los números autorizados recibirán un SMS si el vehículo se mueve, es decir; si es remolcado o robado.

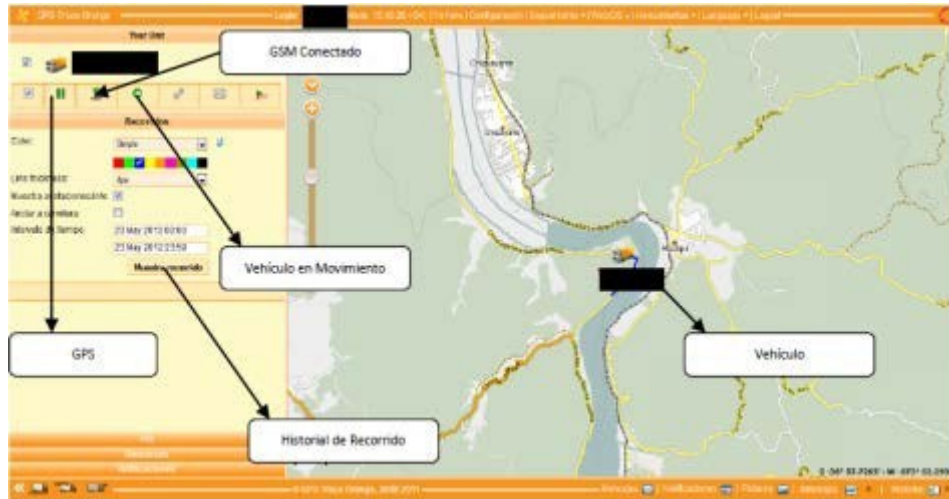
Alerta de velocidad: Se puede programar una velocidad límite, si el vehículo excede dicha velocidad envía un SMS de alerta.

Alerta de perímetro: Se puede programar un perímetro, si el vehículo sale de ese perímetro envía un SMS de alerta.

Botón de pánico: En caso de emergencia, se presiona este botón y el GPS enviará un mensaje de alerta a los números autorizados. Este botón va instalado en el interior del vehículo, el cual puede ser presionado por el usuario al momento de tener algún tipo de evento.

Programación de reporte automático: Se puede programar el sistema de tal manera que genera un reporte de ubicación cada determinado tiempo o distancia.

Rastreo por llamada: Hacer una llamada perdida al *tracker* y se informará de su longitud y la latitud por SMS o a través de una plataforma previamente definida.



Todas estas funciones antes mencionadas pueden ser realizadas desde una plataforma de monitoreo con acceso a internet gestionando el control de flota de los dispositivos (con excepción del botón de pánico).

Considerar que para la utilización de este dispositivo y sus funciones asociadas será necesario la incorporación de gastos asociados a la transmisión de datos y servicios telefónicos como llamadas y SMS.

#### *Especificaciones técnicas*

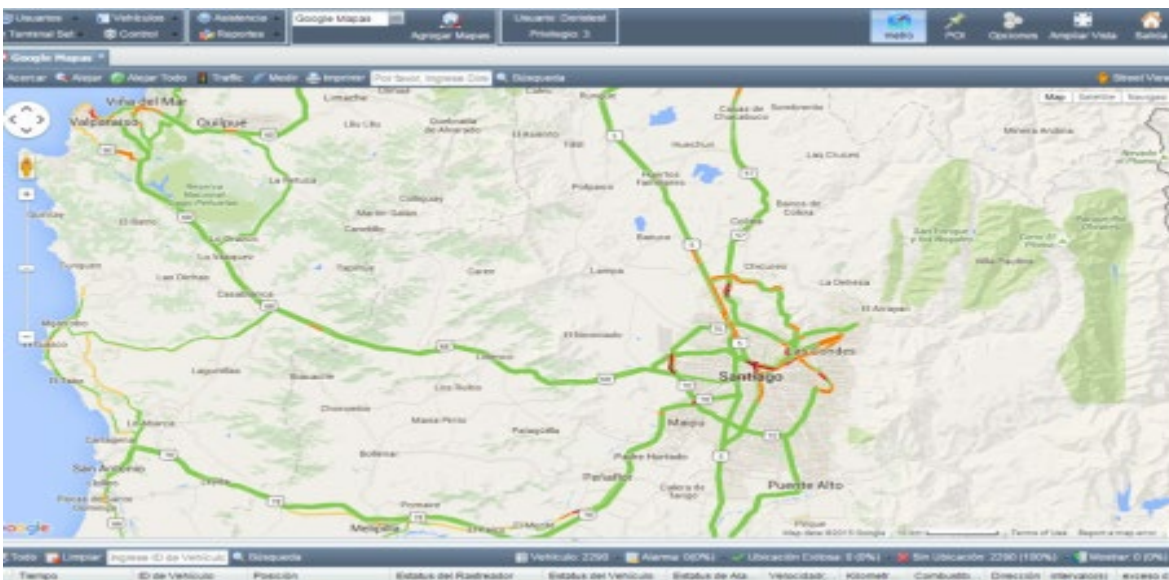
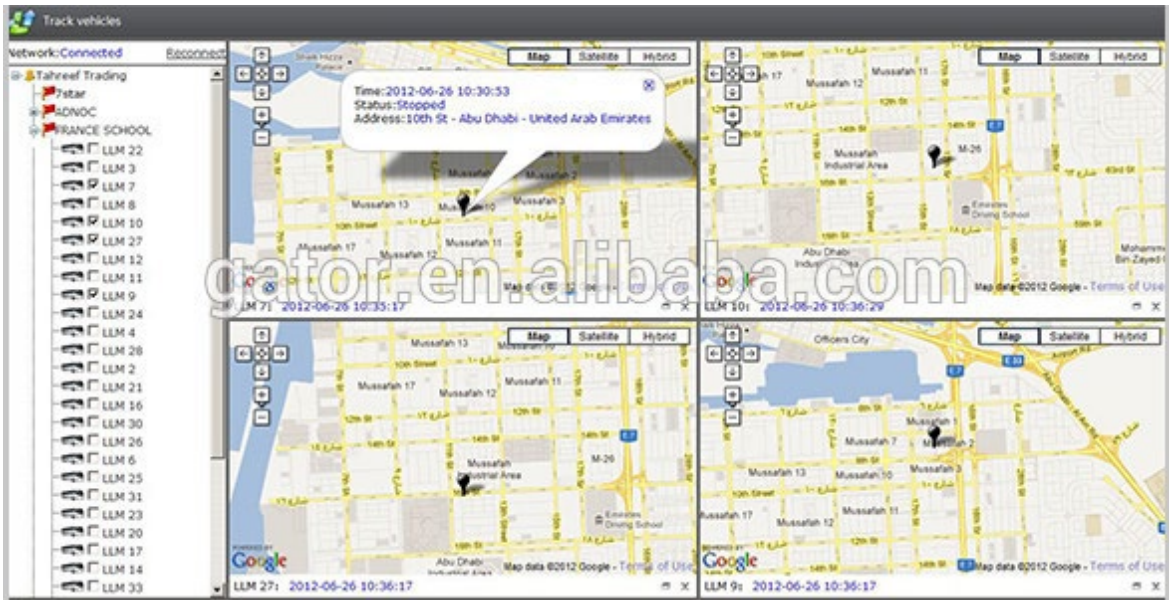
<b>Descripción</b>	<b>Especificaciones</b>
Dimensiones	87*57*25(mm)
Peso	0,429kg
Red	GSM/GPRS
Banda	900/1800/1900 MHz o 850/900/1800/1900MHz
Chips GPS	SiRF III chip
Sensibilidad GPS	-159 dBm
Precisión GPS	5mt
Tiempo de conexión con satélites	Reconexión 0,1s, Conexión en frío 45s, Conexión en templado 35s, Conexión en caliente 1s
Voltaje de funcionamiento	9V – 30V DC
Batería	li-ion recargable 3,7v / 1,2Ah
Corriente de funcionamiento en Standby	<30Ma
Temperatura de almacenamiento	-40°C -+ 85°C
Humedad	-20°C -+ 70°C

#### *Características principales para un software*

Puede tener hasta tres formas para realizar un seguimiento del dispositivo: PC, basada en web, basado en teléfono móvil.

La plataforma soporta 8.000 GPS *trackers* de trabajo al mismo tiempo.

Sistema multi-usuarios de gestión. Reproducir los registros históricos.  
 Soporte Google Maps. Mostrar alarmas. Sistema Geo-cerca.  
 Compatible con IE6.0, IE6.0+, FireFox3.0, FireFox3.0+, Chrome.  
 Compatible con sistemas operativos Windows, Linux, Mac.  
 Mantenimiento de vehículos software tiene un papel para recordar, por ejemplo: recordar comprobar sus neumáticos después de conducir dos mil kilómetros.  
 Soporte 6 idiomas, por ejemplo: chino, inglés, español, etc.  
 Internet Information Services (iis) 6.0 (o superior).  
 Base de datos: MSSQL2005 (inglés) (o superior).



### *Sistema alternativo para uso personal llavero anti asalto*

Sistema anti-asalto que actúa mediante un llavero que envía una señal al vehículo, si este se aleja 15 metros activa un *Timer* de 30 o 60 segundos, cortando la bencina o corriente del motor (no depende de la puerta del conductor). El llavero debe ser llevado por el usuario en un bolsillo. Este sistema no posee ninguna forma de monitoreo.

Forma de uso: Para poder encender el motor debe tener encendido un llavero. El sistema anti-asalto se activa automáticamente si se aleja 15 metros del vehículo. Si el dueño se acerca al vehículo se restablece la señal y se puede encender el vehículo.

Intervención: Para lograr que el vehículo simule *panne* de combustible se debe intervenir la electricidad de la bomba de bencina, esta es comandada eléctricamente y solo se interviene un cable que se encuentra en el habitáculo del conductor. Para lograr realizar el corte de corriente (vehículos diésel o gas) se debe intervenir la electricidad del encendido, solo se interviene un cable que se encuentra en el habitáculo del conductor. Por lo cual no se interviene: cañerías, estanque, bomba de bencina, computador, motor.

Componentes del sistema: el sistema incluye dos llaveros codificados, manual, central, cables y relé. Cada llavero utiliza una pila, la cual indicará su estado a través de un led.

Materiales utilizados en la instalación: materiales de uso automotriz, cables, conectores, cintas aisladoras e interruptor aptos para el amperaje y voltaje del vehículo. La instalación y configuración del sistema debe ser realizada por técnicos especializados y considerar su costo de instalación.

## REFERENCIAS

- Becker, G. (1968). *Crime and Punishment: An Economic Approach*.
- Boston Police Department. (2008). *District D-14: Breaking and entering solution plan*. Boston, MA: Herman Goldstein Award Submission.
- Braga, A. A., Papachristos, A. V., & Hureau, D. (2014). The Effects of Hot Spots Policing on Crime: An Updated Systematic Review and Meta-Analysis. *Justice Quarterly*, 31(4), 633–663. <https://doi.org/10.4073/csr.2012.8>
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, 44, 588-608.
- Cornish, D.B., & Clarke, R.V. (Eds.). (1986b). *The Reasoning Criminal: Rational Choice Perspectives on Offending*. New York: Springer.
- García Pablos, A. (2003). *Tratado de criminología*. 3ª edición. Tirant Lo Blanch: Valencia.
- Kelling, G. & Coles, C. (1996) *Fixing Broken Windows: Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities*. New York.
- Sherman, L. W., Gartin, P. R., & Buerger, M. E. (1989). Hot Spots of Predatory Crime: Routine Activities and the Criminology of Place. *Criminology*, 27(1), 27–56.
- Weisburd, D. L., Bushway, S. D., Lum, C., & Yang, S. M. (2004). Trajectories of Crime at Places: A Longitudinal Study of Street Segments in the City of Seattle. *Criminology*, 42(2), 283–321