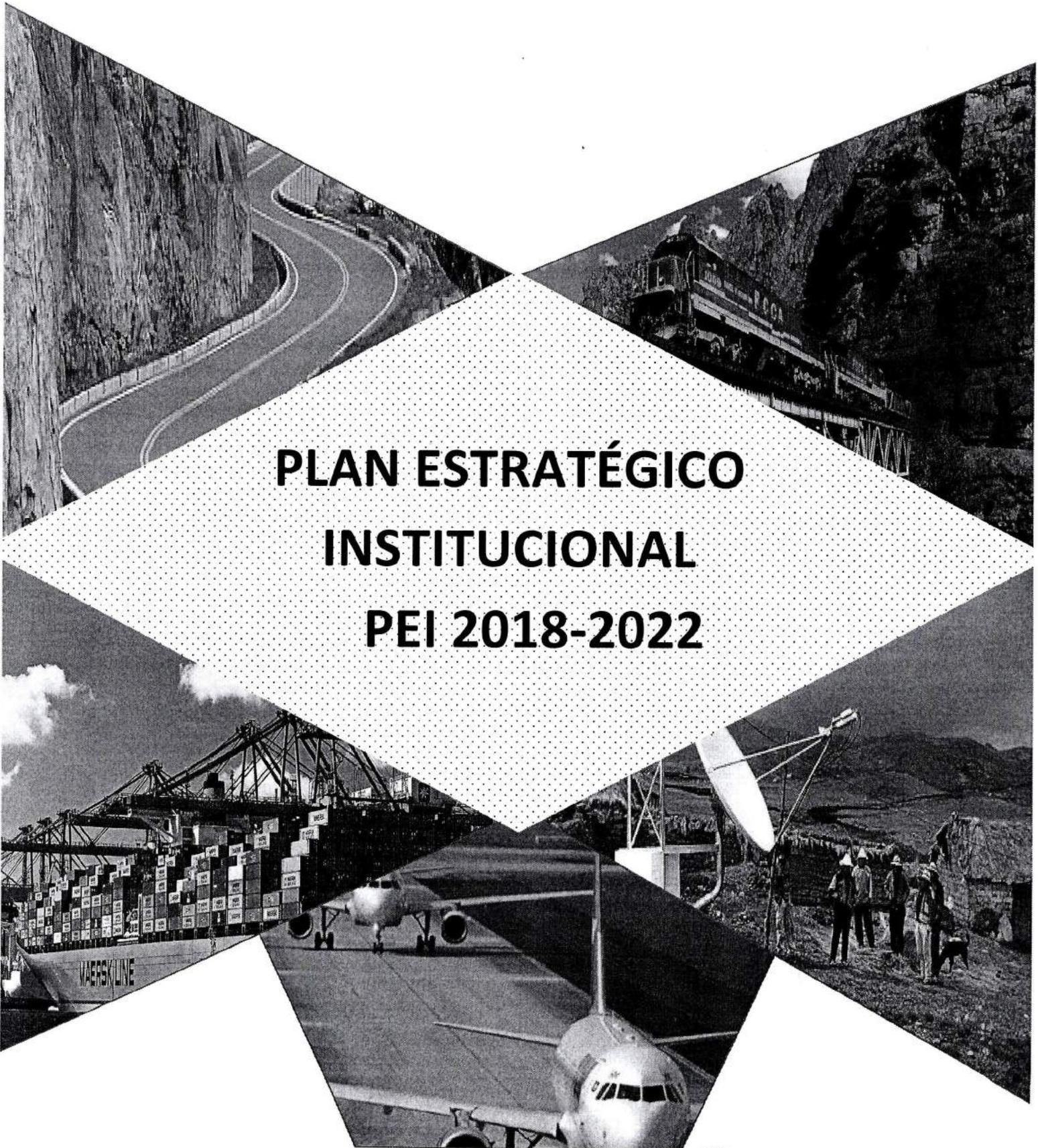




PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



**PLAN ESTRATÉGICO
INSTITUCIONAL
PEI 2018-2022**

EL PERÚ PRIMERO

Presidente de la República
Martín Alberto Vizcarra Cornejo

Ministro de Transportes y Comunicaciones
Edmer Trujillo Mori

Viceministro de Transportes
Carlos César Arturo Estremadoyro Mory

Viceministra de Comunicaciones
Rosa Virginia Nakagawa Morales

Secretaria General
Juana Rómula López Escobar

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
Director General
Paúl Werner Caignaray Pérez

Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica
Director
Fernando Francisco Valenzuela Aparcana

Equipo Técnico de Planeamiento y Cooperación Técnica de la OGPP.

Caballero Sifuentes Fabiola, Cárdenas Fernández Juan, Cruz Saravia Guillermo, Díaz Araujo Marsia, Ferreyros Trigoso Carmen, Gutierrez Mendoza Vicente, Julca Martínez Pedro Marcos, Lazo Diaz Adrian, Quintanilla Lugo Gustavo, Villanueva Reyes Gladys



Marzo 2019

Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC
Sede Central: Jr. Zorritos 1203 - Lima - Perú - C.P.:15082
Teléfono: (51) 615-7800
Página Web: www.mtc.gob.pe

Presentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el organismo del Estado Peruano que tiene la rectoría del sector transportes y comunicaciones. Ejerce competencias de manera exclusiva en las materias de aeronáutica civil, infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional; de infraestructura y servicios de comunicaciones y de manera compartida con los gobiernos regionales y locales, en materia de infraestructura y servicios de transportes de alcance regional y local, la circulación y el tránsito terrestre y la promoción de la infraestructura de telecomunicaciones y el planeamiento de los servicios de telecomunicaciones de alcance regional.

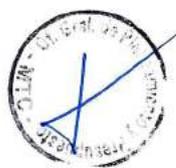
Sus funciones rectoras son: formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia aplicable a todos los niveles de gobierno.

El Plan Estratégico Institucional 2018 - 2022 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se ha elaborado en el marco de las orientaciones metodológicas establecidas por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – como órgano rector del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.¹

En la concepción del PEI del MTC se recoge las políticas y lineamientos establecidos en el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones 2018 – 2022 – PESEM, documento que a su vez recoge las Políticas de Estado, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2021, la Política General de Gobierno², la pre imagen del Perú al 2030, los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, las recomendaciones de la OCDE.

En dicho contexto, el PEI 2018 – 2022 MTC se constituye en el instrumento de gestión de mediano plazo del MTC que define la misión institucional, los lineamientos de política institucional, así como los objetivos estratégicos institucionales y las acciones estratégicas institucionales con sus correspondientes metas e indicadores a alcanzar en el periodo 2018 – 2022.

Para la elaboración del presente documento se ha sostenido una coordinación permanente con la Comisión de Planeamiento Estratégico del MTC designada mediante Resolución Ministerial N° 577-2018-MTC/01, asimismo, se realizaron los talleres y reuniones de trabajo con los Órganos, Unidades Orgánicas, Proyectos Especiales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y toma en cuenta los objetivos y metas contenidos en los Programas Presupuestales.

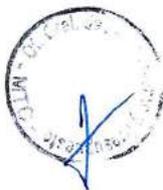


¹ "Guía para el Planeamiento Institucional" aprobada por Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 33-2017-CEPLAN/PCD, modificada mediante Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 062-2017-CEPLAN/PCD.

² Política General de Gobierno al 2021 aprobado mediante Decreto Supremo N° 056-2018-PCM.

Siglas y Acrónimos

AATE	: Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao
AEI	: Acción Estratégica Institucional
APN	: Autoridad Portuaria Nacional
APP	: Asociación Público Privada
CEPLAN	: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
CORPAC	: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.
COPAL	: Comité Organizador de los XVIII Juegos Panamericanos y Sextos Juegos Parapanamericanos Lima 2019
CPND	: Contribuciones Previstas Nacionalmente Determinadas
CSIP	: Instalaciones Portuarias Certificadas de Seguridad
GEI	: Gases de Efecto Invernadero
GPS	: Global Positioning System (Sistema de Posicionamiento Global)
IHH	: Índice de concentración de Herfindahl y Hirschman (Índice de Concentración del Servicio de Acceso a Internet Fijo)
IMD	: Índice Medio Diario
IP	: Instalaciones Portuarias
ITV	: Inspecciones Técnicas Vehiculares
LOPE	: Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
MEF	: Ministerio de Economía y Finanzas
MML	: Municipalidad Metropolitana de Lima
MTC	: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OCDE	: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
ODS	: Objetivos de Desarrollo Sostenible
OACI	: Organización de Aviación Civil Internacional
OEI	: Objetivo Estratégico Institucional
OGPP	: Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
OSIPTEL	: Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones
OSITRAN	: Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.
PATS	: Programa de Apoyo al Transporte Subnacional
PCM	: Presidencia del Consejo de Ministros
PESEM	: Plan Estratégico Sectorial Multianual



PEI	: Plan Estratégico Institucional
PMI	: Programación Multianual de Inversiones
PROINVERSIÓN	: Agencia de Promoción de la Inversión Privada
PROREGIÓN	: Plan para el Desarrollo de Infraestructura, Servicios y Logística de Transporte en el ámbito Subnacional
PRR	: Planes Reguladores de Rutas
PVN	: Provias Nacional
PVD	: Provias Descentralizado
RDNFO	: Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica
SUNARP	: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos
SUTRAN	: Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.
TCA	: Tramos de Concentración de Accidentes
TDT	: Televisión Digital Terrestre
TIC	: Tecnologías de la Información y la Comunicación
TUPA	: Texto Único de Procedimientos Administrativos



Contenido

Presentación	2
Introducción	6
1. Declaración de Política Institucional	6
1.1 Política General de Gobierno	6
1.2 Lineamientos de Política	7
2. Misión Institucional	10
3. Objetivos Estratégicos Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	11
4. Acciones Estratégicas Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.....	13
5. Ruta Estratégica.....	29
Anexo N°1 Matriz de Articulación de Planes	31
Anexo N°2 Matriz del Plan Estratégico Institucional	35
Anexo N°3 Fichas Técnicas de Indicadores	48



Introducción

El Plan Estratégico Institucional 2018-2022 elaborado en concordancia con lo dispuesto por las orientaciones establecidas del CEPLAN, se enmarca en la Política General de Gobierno, el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional y el Plan Estratégico Sectorial Multianual PESEM del Sector Transportes y Comunicaciones, además considera, en su enfoque, las recomendaciones de la OCDE y los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS.

El presente Plan comprende los principales lineamientos de Política del Sector Transportes y Comunicaciones el enfoque logístico y los principales objetivos y Estrategias que el sector se ha propuesto de cara al Bicentenario del país.

Asimismo, manifestamos que el PEI ha sido elaborado con la participación de los representantes de los Órganos de Línea, Proyectos Especiales y todas las dependencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación permanente con la Comisión de Planeamiento Estratégico del MTC designada mediante Resolución Ministerial N° 577-2018-MTC/01.

1. Declaración de Política Institucional

El Ministerio en el ámbito de sus competencias asume mayores retos en el marco de los compromisos internacionales y el cumplimiento de la política general de Gobierno, para ello en la presente gestión buscamos desarrollar todos los modos de transporte con un enfoque integrado y multimodal, que permita la reducción de costos y tiempos de viaje, potenciando su infraestructura y mejorando sus servicios, además buscamos mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura vial y servicios de transporte a fin de evitar la ocurrencia de accidentes que afecte la salud, la vida y el patrimonio, impulsamos el desarrollo de la conectividad digital y disponibilidad para toda la población buscando contribuir al desarrollo regional, fortalecer la gobernanza, y modernización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Dicha declaración de Política se desprende directamente de la Política General de Gobierno, la cual fue aprobada mediante Decreto Supremo N° 056 – 2018-PCM, enfocando los principales cambios que el Sector asume como retos a mediano y largo plazo.

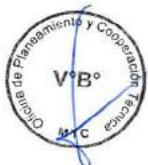
1.1 Política General de Gobierno

La Política General de Gobierno al 2021 se desarrolla sobre cinco ejes, que se encuentran interrelacionados y que guardan consistencia con el marco de políticas y planes del país.

1. Integridad y lucha contra la corrupción.
2. Fortalecimiento institucional para la gobernabilidad
3. Crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible
4. Desarrollo social y bienestar de la población
5. Descentralización efectiva para el desarrollo

Estos ejes enmarcan un trabajo específico en todo el gobierno el cual ha sido establecido en 17 lineamientos. En el marco de dichos ejes el Sector Transportes y Comunicaciones centran su labor principalmente sobre tres lineamientos enmarcados en el tercer eje:

- Potenciar la inversión pública y privada descentralizada y sostenible.
- Acelerar el proceso de reconstrucción con cambios, con énfasis en prevención.



- Fomentar la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo económico de cada territorio, facilitando su articulación al mercado nacional e internacional, asegurando el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y del patrimonio cultural.

En dicho marco Nacional el Ministerio ha establecido sus principales lineamientos de política los cuales se explican a continuación.

1.2 Lineamientos de Política

En el marco de la política general y prioridades del Sector, los objetivos establecidos en el Plan Bicentenario, las recomendaciones de la OCDE y los compromisos asumidos en la Agenda de Desarrollo Sostenible, se presentan los siguientes Lineamientos de Política Institucional de Transportes y Comunicaciones.

			
<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad a los servicios de Transportes • Competitividad de los servicios de Transportes • Integración de los servicios de transportes y TICs con enfoque Logístico • Conservación de la Infraestructura de Transportes 	<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad a los Servicios de Comunicaciones • Competitividad de los Servicios de Comunicaciones • Conservación de la infraestructura de Comunicaciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad en todos los modos de Transportes • Sostenibilidad ambiental en los sistemas de transportes • Gestión de riesgo de desastres en los sistemas de transportes 	<ul style="list-style-type: none"> • Descentralización de la inversión del transportes y las Comunicaciones • Promoción de la inversión privada en el Sector • Reducción de brechas de conectividad física y digital a nivel de los departamentos

- **Accesibilidad a los servicios de transportes y comunicaciones**

Facilitar el acceso de los usuarios a los servicios de infraestructura de transportes y comunicaciones, promoviendo la inclusión social, la integración, la movilidad y la conectividad de los ciudadanos.

- **Competitividad de los servicios de transportes y comunicaciones**

Promover la competitividad de los prestadores de los servicios de transporte y comunicaciones, a través de un enfoque eficiente de regulación y fiscalización, con el objetivo de alcanzar la sostenibilidad y calidad de los servicios.

- **Seguridad en todos los modos de transportes**

Generar las condiciones para la seguridad en los servicios y operaciones de todos los modos de transportes y de las comunicaciones a través del establecimiento de normas, protocolos y el uso de sistemas inteligentes en los que se privilegie la vida, la salud, el medio ambiente y el patrimonio.

- **Integración de los servicios de transportes y TICs con enfoque logístico**

Promover la modernización y competitividad de los servicios de transporte multimodal de carga sobre la base del desarrollo sistémico de la infraestructura, la logística y el uso de TIC que articule los nodos de producción con el mercado.

- **Promover la inversión privada en el Sector**

Fomentar la participación de la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura y servicios de transportes y comunicaciones, contribuyendo al cierre de brechas y a la mejora de la calidad de los servicios.



- **Conservación de la infraestructura de transportes y comunicaciones**

Garantizar el buen estado de la infraestructura de transportes y comunicaciones a través del financiamiento oportuno de las actividades de operación y mantenimiento, que posibilite la prestación de servicio en forma eficiente, segura y permanente.

- **Gestión de riesgos de desastres en los sistemas de transportes**

Incorporar en los planes y proyectos de las entidades del sector, la gestión del riesgo de desastres, para reducir la vulnerabilidad de la infraestructura y los servicios de transportes y comunicaciones y garantizar su continuidad operativa.

- **Sostenibilidad ambiental en los sistemas de transportes**

Promover el uso de energía limpia y otros mecanismos de mitigación en todos los modos de transporte y adecuar la regulación de comunicaciones, con el propósito de lograr la sostenibilidad ambiental y contribuir a una mejor adaptación del país al cambio climático, privilegiando mecanismos de participación ciudadana.

- **Reducción de brechas de conectividad física y digital a nivel de los departamentos**

Gestionar las inversiones de modo de que se logre un equilibrio territorial que reduzca la inequidad en el acceso de los servicios de transportes y comunicaciones y se atienda con prioridad a las zonas rurales y de preferente interés social.

- **Descentralización de la inversión de Transportes y Comunicaciones**

Fortalecer los niveles de coordinación y articulación con los ministerios, gobiernos regionales y locales, para la implementación de las políticas sectoriales y la consolidación del proceso de descentralización.

Enmarcados en dichos lineamientos de Política se han alineado los objetivos Estratégicos Institucionales a fin de responder a dichos compromisos en la gestión actual en todo el Sector

1. Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte urbano.
2. Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.
3. Promover la competitividad del sistema fluvial y portuario nacional.
4. Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población.
5. Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población.
6. Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población.
7. Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional.
8. Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones al ciudadano.
9. Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.
10. Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.
11. Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.
12. Modernizar la gestión Institucional del MTC.
13. Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC.

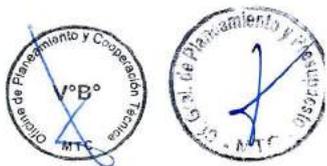
Para ello, el accionar del Ministerio se ciñe dentro los principios de la Función Pública del Estado Peruano y enmarca el desarrollo de sus Estrategias siendo estos los que se detallan a continuación:

1. Respeto.
2. Probidad
3. Eficiencia.
4. Idoneidad.
5. Veracidad.
6. Lealtad y Obediencia
17. Justicia y Equidad.





2. Misión Institucional



2. Misión Institucional

Conforme a lo establecido en la Ley N° 29158 – Ley Orgánica del Poder Ejecutivo - LOPE, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC tiene como principal función la de formular, planear, dirigir, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial en materia de transportes y comunicaciones, aplicable a todos los niveles de gobierno.

Según su Ley de creación – Ley N° 29370, el MTC ejerce competencia de manera exclusiva en las materias de aeronáutica civil, infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional, y de infraestructura y servicios de comunicaciones. El MTC es competente de manera compartida con los gobiernos regionales y locales, en las materias de infraestructura y servicios de transporte de alcance regional y local, circulación y tránsito terrestre, así como en la promoción de la infraestructura de telecomunicaciones y el planeamiento de los servicios de telecomunicaciones de alcance regional.

En este contexto, se ha definido la siguiente Misión Institucional:

Nuestra Misión

Integramos física y digitalmente a toda la población a nivel nacional e internacional, de manera inclusiva y competitiva, orientándolos al desarrollo nacional.





3. Objetivos Estratégicos Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

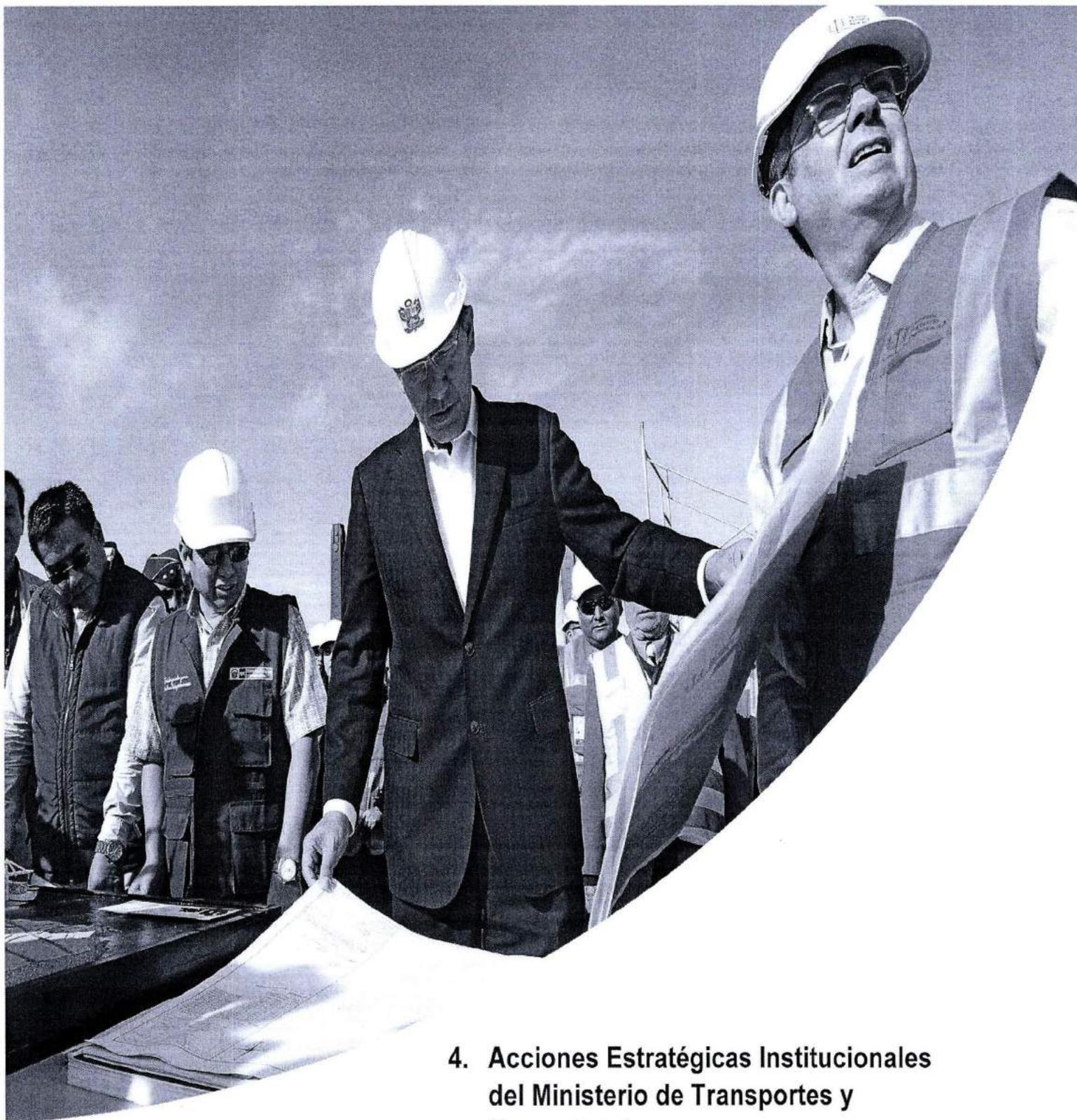


Objetivos Estratégicos Institucionales

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones se ha trazado diversos retos de cara al Bicentenario del país, cada uno de ellos significa el trabajo coordinado y constante de todas sus Direcciones Generales, Programas y proyectos, lo que están especificados en los Objetivos Estratégicos Institucionales y sus respectivas Acciones Estratégicas Institucionales, los cuales están alineados con los Objetivos Estratégicos Sectoriales definidos en el Plan Estratégico Sectorial Multianual 2018-2022 del Sector Transportes y Comunicaciones.

OEI		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
OEI.01	Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte Urbano	Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por la red del Metro de Lima y Callao
		Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por el SIT de Trujillo
OEI.02	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.	Porcentaje de variación del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector
OEI.03	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario nacional	Porcentaje de embarcaderos fluviales y lacustres operativos en los departamentos de Loreto y Ucayali.
OEI.04	Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población	Índice de calidad de la infraestructura ferroviaria
OEI.05	Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población	Porcentaje de aeropuertos ampliados, mejorados o rehabilitados del total de aeropuertos con programación de ampliación, mejoramiento o rehabilitación
		Porcentaje de variación interanual del número de pasajeros en aeropuertos a nivel nacional
OEI.06	Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de personas con más de 15 años
		Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de mercancías con más de 15 años
OEI.07	Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional.	Porcentaje de vehículos que aprueban inspección técnica vehicular
OEI.08	Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones al ciudadano y fortalecer la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transportes	Porcentaje de instrumentos técnico-normativos para mejorar la gestión ambiental de los proyectos y servicios de transportes y la estimación de GEI y otros contaminantes atmosféricos.
OEI.09	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con cobertura del servicio de internet de banda ancha
		Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de TDT
		Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales
OEI.10	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de uso del servicio de internet, de personas mayores de 6 años
OEI.11	Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de hogares que no contratan el servicio de internet debido a que considera tarifas altas
OEI.12	Modernizar la Gestión Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Índice de implementación de los indicadores asociados a la gestión administrativa institucional
OEI.13	Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC	Índice de implementación de la Gestión de Riesgo de Desastres





4. Acciones Estratégicas Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones



Objetivo Estratégico Institucional 1:

Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte Urbano.

El transporte público atiende la mayor parte de los viajes en las ciudades (71% de viajes motorizados en Lima – Callao, 63% de viajes en Arequipa). No existen sistemas integrados de transporte, la oferta actual de servicios de transporte público está constituida por un conjunto de rutas, que al no ser establecidas de manera planificada y estructurada, terminan superponiéndose en su recorrido ocasionando sobre oferta al concentrarse en determinados puntos y limitando el servicio en otras zonas del territorio urbano, generalmente periféricas (En Lima – Callao existen 561 rutas, en Arequipa 246 y en Trujillo 73 rutas). Las características generales del transporte público en las principales ciudades son: Rutas superpuestas y de recorrido largo; predominancia de vehículos de baja capacidad; operación informal del servicio; tarifas no adecuadas que no consideran la depreciación del vehículo.

Ante ello, el Ministerio busca avanzar con la construcción de las Líneas de Metro de Lima y Callao; para el año 2021 estará en funcionamiento un tramo de la línea 2 el cual conectará Ate Vitarte con la Estación 28 de Julio en La Victoria y para la Línea 1 estarán en operación 44 trenes reduciendo a tres minutos el intervalo de paso para los pasajeros; por otro lado, en el caso de la Línea 4, se tendrá el proyecto licitado y en proceso de construcción, mientras que para la Línea 3 se tendrá el proyecto declarado viable y en proceso de licitación su etapa de ejecución.

Además, se contará con un 26.83% de avance de la infraestructura proyectada del Metro de Lima y Callao.

Se prevé superar gradualmente la situación actual mediante un eficiente servicio de transporte masivo en la ciudad de Lima y brindar asistencia técnica a las ciudades de más de 250 000 habitantes a fin de apoyarlos en la planificación del desarrollo urbano mediante la elaboración de planes reguladores de rutas.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.01.01	Servicio de transporte público urbano masivo en la ciudad de Lima	Porcentaje de la infraestructura ejecutada del Metro de Lima y Callao
AEI.01.02	Asistencia técnica para la elaboración de Planes reguladores de Ruta (PRR) en ciudades de más de 100 000 habitantes	Porcentaje de Municipalidades Provinciales de las ciudades principales que tuvieron asistencia técnica para la elaboración de planes reguladores de rutas (PRR).



Objetivo Estratégico Institucional 2

Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.

La Red Vial Nacional está conformada por tres grandes ejes longitudinales y diecinueve corredores transversales. Si comparamos la red vial existente en el 2010 hasta el 2017, se observa que la red vial nacional se ha incrementado desde 23,596 en el 2010, hasta 26,792 Km.

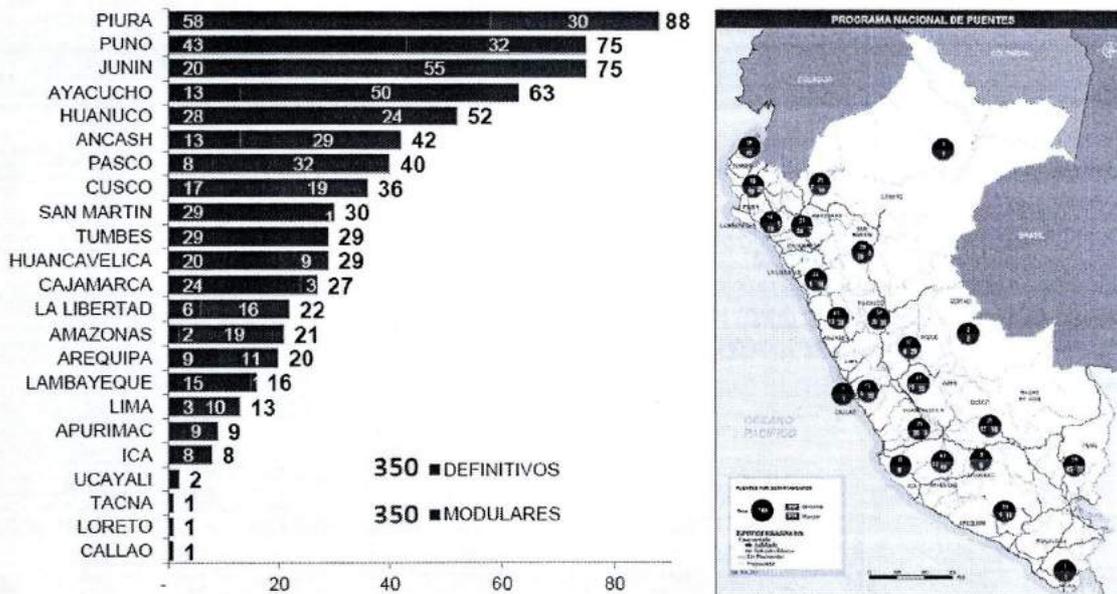
La Red Vial Departamental, está compuesta por las vías de importancia regional que unen las capitales de departamento con las principales ciudades, la Red Vial Vecinal comprende las vías que comunican a las capitales distritales y centros poblados importantes con la capital de la provincia. Si comparamos la red vial departamental se ha incrementado desde 24,235 en el 2012 hasta 27,481 en el 2017, en lo concerniente a la red vial vecinal se ha incrementado desde 91,844 km en el 2012 hasta 112,492 en el 2017.

Por eso se hace necesario promover el desarrollo de la infraestructura de las Redes Viales Nacional, Departamental y Vecinal en coordinación estrecha con los gobiernos subnacionales, así como medir la variación interanual de los vehículos que transitan en la red de vías nacionales producto de las intervenciones del Sector.

Para ello el Ministerio ha asumido como reto la pavimentación o en solución básica del 91.3% de la red vial nacional creciendo más de 15 puntos porcentuales en la red pavimentada mediante asfalto.

Además, se busca incrementar el número de puentes (definitivos) con diseño de carga a exigencia de tráfico actual (> 48 Ton) e instalación de puentes modulares para reemplazar los puentes artesanales (estructura de madera, palos, cepa de rieles y otros) inapropiados para la seguridad vial.

Ilustración 1: Meta 700 puentes nacionales al 2022



Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.02.01	Red vial nacional en buen estado para la población nacional	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada
		Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado
		Porcentaje de puentes modulares o definitivos instalados o construidos según programación al 2021 en la red vial nacional
AEI.02.02	Red vial departamental y vecinal en buen estado en las regiones	Porcentaje de la red vial departamental en buen estado
		Porcentaje de puentes modulares o definitivos instalados o construidos según programación al 2021
		Porcentaje de la red vial vecinal en buen estado

Objetivo Estratégico Institucional 3

Promover la mejora del sistema fluvial y portuario a nivel nacional.

El Perú cuenta con 85 Instalaciones Portuarias, 28 de ellas de uso público y 57 de uso privado.

De los terminales portuarios existentes en el Sistema Portuario Nacional, solo 7 han sido concesionados y dos se encuentran en proceso de promoción de la inversión privada por PROINVERSION, a través de dos iniciativas privadas presentadas y declaradas de relevancia por el sector.

Se prevé medir de manera directa la eficiencia de las operaciones portuarias en los terminales portuarios concesionados con la finalidad de realizar el seguimiento del porcentaje de paralizaciones en las operaciones e identificar las causas que generan paralizaciones y evaluar en las supervisiones operativas cómo se pueden mitigar; asimismo, se propiciará que carga fluvial transportada se realice en embarcaciones estandarizadas y modernizadas, actualmente la carga se efectúa en embarcaciones pequeñas, con un alto riesgo a la seguridad e informalidad.

Al año 2022 se espera alcanzar los siguientes niveles:

- Terminales portuarios multipropósito y de Contenedores del Callao en ejecución de obras de ampliación y mejoramiento.
- Terminal portuario San Martín de Pisco ampliado y modernizado.
- Terminal portuario de Salaverry concesionado y en ejecución de obras.
- Terminales portuarios de Chimbote y San Juan de Marcona concesionados.
- Terminal portuario de Iquitos en ejecución de obras.
- Condiciones operacionales mejoradas en terminal portuario de Ilo.
- Terminal portuario de Pucallpa construido y en proceso de concesión para su operación.
- En ejecución dragado del primer tramo de la hidrovía Amazónica.

Fiscalizar y controlar más del 97% de los agentes de transporte acuático y fluvial.

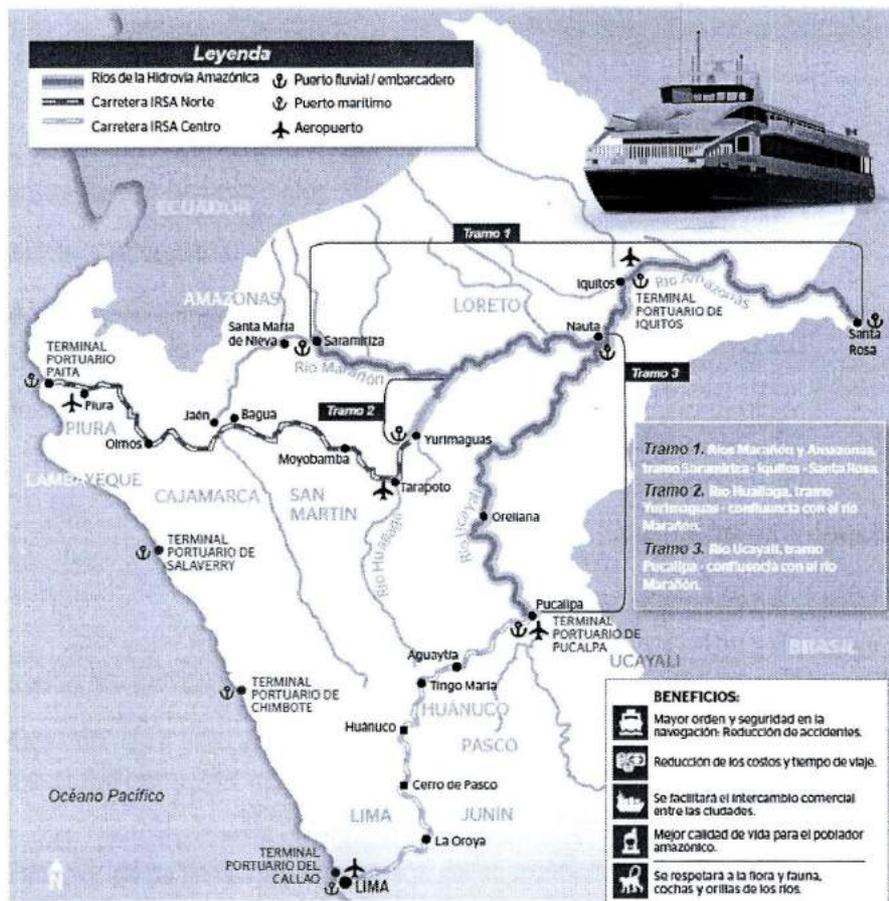
Por otro lado se espera que el 100% de la vía navegable concesionada sea transformada en hidrovías para dicho año, aproximadamente una extensión de 2,687 km de vías navegables.

La Hidrovía Amazónica se constituye como el proyecto más importante para la Amazonía. Representa una inversión de 94.7 millones de dólares, mejorará las condiciones de navegabilidad para que el transporte fluvial sea ordenado y seguro, y reducirá la informalidad.



Se espera que para el año 2022 se cuente con el primer proyecto de Plataformas Logísticas implementadas en el país

Ilustración 2: Proyecto hidrovías Amazónica



Fuente: MTC- Boletín Puente informativo

Para ello se ha establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.03.01	Plataformas logísticas portuarias implementadas en el país	Porcentaje de proyectos de plataformas logísticas elaborados
AEI.03.02	Fiscalización y control continuo a los agentes del transporte acuático	Porcentaje de empresas fiscalizadas que brindan el servicio de transporte acuático
AEI.03.03	Vías navegables en adecuadas condiciones para brindar el servicio de transitabilidad fluvial.	Porcentaje de kilómetros de vía navegable intervenida
AEI.03.04	Servicio Ferry implementado en el transporte fluvial de pasajeros	Porcentaje de rutas implementadas para brindar el servicio de transporte acuático en naves tipo Ferry
		Porcentaje de pasajeros movilizados en embarcaciones fluviales tipo Ferry



Objetivo Estratégico Institucional 4

Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población.

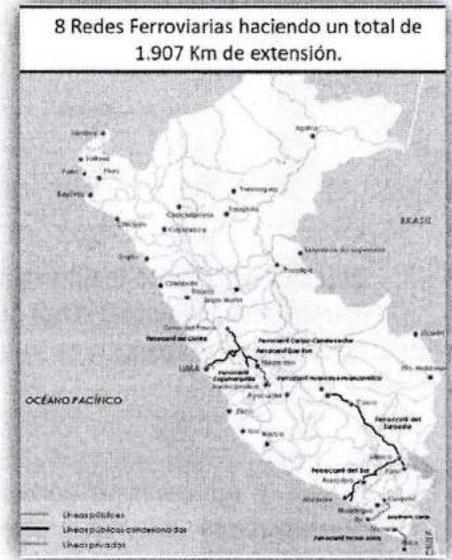
La red ferroviaria del país cuenta con una longitud total de 1 907 Km. De este total, el 87,5% (1,668 Km) corresponde a infraestructura ferroviaria de titularidad pública y el 12,5% (238.3 km) es de titularidad privada.

Respecto a la condición administrativa de la infraestructura ferroviaria pública, se tiene que el 88,7% está concesionada y el 11,3% es no concesionada. La infraestructura ferroviaria pública no concesionada está conformada por el Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, el cual está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y el Ferrocarril Tacna - Arica, a cargo del Gobierno Regional de Tacna.

En cuanto a los ferrocarriles concesionados tenemos el Ferrocarril Transandino, que con cerca de mil kilómetros une los departamentos de Arequipa, Puno y Cusco; en tanto el Ferrocarril Central Andino, une los departamentos de Lima, Pasco y Junín.

Para el año 2022, se prevé mejorar los niveles de aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria en el transporte de carga y en el transporte de pasajeros, para ello el MTC habrá avanzado en los siguientes proyectos:

Ilustración 3: Red vial ferroviaria



PROYECTO	ESTADO AL 2022
Huancayo –Huancavelica (129km)	Ejecución de obra
Lima –Chosica (41 km)	Ejecución de obra
Tacna –Arica (60km)	Proceso de Concesión
Barranca –Lima (201 km)	Estudio Definitivo
Lima –Ica (324 km)	Estudio Definitivo
Marcona–Andahuaylas (570 km)	Estudio Definitivo
Trujillo –Chiclayo (229 km)	Estudio Definitivo
Trujillo –Chimbote (126 km)	Estudio Definitivo
Salaverry –Cajamarca –Celendín (260 km)	Preinversión(Perfil Reforzado)

La ejecución de estos proyectos significará: 102% de crecimiento de la Red Pública actual, 1,710 km de nueva vía férrea.



Para ello se ha establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.04.01	Servicio Ferroviario planificado y concluido para los usuarios de nivel nacional	Porcentaje de kilómetros de la infraestructura proyectada de la red pública ferroviaria
		Porcentaje de variación interanual del volumen de carga en la red ferroviaria
		Porcentaje de variación interanual de pasajeros en la red ferroviaria

Objetivo Estratégico Institucional 5

Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población.

El Perú cuenta con 125 aeródromos, 67 aeródromos son de propiedad Pública y 58 aeródromos de propiedad Privada. Asimismo, el Estado otorgó 19 aeródromos en concesión (A. I. Internacional Jorge Chávez y Aeropuertos Regionales y Provinciales Grupo I y II). De los aeródromos Públicos No Concesionados, 29 aeródromos están a cargo de CORPAC S.A. y el resto de aeródromos están a cargo de los Gobiernos Subnacionales y otras entidades.

El D.S. No 019-2007-MTC establece la jerarquización de la infraestructura aeroportuaria de propiedad pública, en referencia a su alcance territorial, y se constituye en: 23 Aeródromos Nacionales a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 18 Aeródromos Regionales a cargo de los Gobierno Regionales y 26 Aeródromos Locales a cargo de Gobiernos Locales. La red de transporte aéreo funciona de manera radial. Lima Metropolitana opera como el HUB principal que articula el resto de terminales y concentra casi todos los flujos.

Los aeropuertos nacionales concesionados corresponden a los terminales aéreos de Tumbes, Talara, Piura, Chiclayo, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Trujillo, Cajamarca, Anta, Pucallpa y Pisco, Ayacucho, Andahuaylas, Puerto Maldonado, Arequipa, Juliaca y Tacna. La empresa estatal CORPAC tiene 4 aeropuertos de jerarquía nacional (Huánuco, Jaén, Jauja y Cusco) bajo su responsabilidad. El más importante de esos aeropuertos es el del Cusco. Dado que el Machu Picchu es el principal atractivo turístico del país.

Al 2022 se espera proveer una mayor oferta de empresas aéreas para el transporte de pasajeros, el incremento de frecuencias, la apertura de nuevos destinos y tarifas competitivas originará el incremento del flujo de pasajeros por vía aérea, incluyendo aquellos con fines turísticos. Adicionalmente, las mejoras en los aeropuertos concesionados también favorecen a las operaciones de las aeronaves por el mayor confort y seguridad, los que a su vez se ve reflejado en las mayores facilidades para los pasajeros en los terminales; asimismo, se propiciará que los operadores aeroportuarios presten mayor atención al tratamiento de la carga aérea, mejoren los procesos del flujo de la carga a través de la automatización, mejoren las instalaciones para carga en frío, tarifas competitivas, etc.

Al año 2017, el Perú registró un nivel de tráfico aéreo de 22.7 millones de pasajeros, más del doble del año 2010. Se proyecta que el tráfico aéreo de pasajeros crecerá en 8.1% promedio anual y que alcanzará un nivel de 30.9 millones de pasajeros al año 2021.



Para ello el MTC se ha propuesto los siguientes retos al 2022:

Aeropuerto internacional Jorge Chávez

- Culminación de la segunda pista de aterrizaje e inicio de la construcción del terminal de pasajeros, permitiendo atender la demanda proyectada de 30.9 millones de pasajeros.

Primer grupo de aeropuertos

- Rehabilitación de los pavimentos de los Aeropuertos de Chiclayo y Piura.
- Optimización del terminal de pasajeros de los aeropuertos de Trujillo, Cajamarca y Piura.
- Inicio de las obras de rehabilitación de los pavimentos de los Aeropuertos Iquitos y Pucallpa.

Segundo grupo de aeropuertos

- Rehabilitación y mejoramiento de los pavimentos del aeropuerto de Juliaca.

Tercer grupo de aeropuertos

- Concesión del Tercer grupo de aeropuertos conformado por Ilo, Jaén, Jauja, Huánuco, Chimbote, Yurimaguas, Rioja, Tingo María; el MTC está promoviendo la apertura de ventanas para la presentación de una iniciativa privada a fin de llevar a cabo el mejoramiento de cada aeropuerto.

Aeropuerto Internacional Velasco Astete del Cusco

- Ampliación y mejoramiento del terminal de pasajeros, así como la plataforma y servicios conexos como la torre de control y ayudas a la navegación, lo que permitirá incrementar la capacidad de pasajeros.

Aeropuerto Internacional de Chinchero

- Ejecución del proyecto del aeropuerto Internacional de Chinchero.

Aeropuertos Amazónicos

- Trabajos de rehabilitación de los aeródromos amazónicos, en los siguientes aeropuertos: Caballococha, El Estrecho, Colonia Angamos, Breu, Sepahua, Atalaya, Puerto Esperanza y Yurimaguas.

Para ello se ha establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.05.01	Vuelos aéreos subsidiados para las zonas alejadas de la selva peruana	Número de asientos ofertados de vuelos subsidiados al año.
AEI.05.02	Reducción de tiempo e inseguridad en el sistema de transportes aéreo nacional	Porcentaje de contribución en la reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo



Objetivo Estratégico Institucional 6

Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población.

El número de vehículos autorizados para el transporte terrestre de pasajeros según ámbito y modalidad de servicio entre los años 2011 al 2016, se ha incrementado en un 24% (de 4,863 a 6,038 unidades). Este incremento ha permitido que la flota con más de 15 años de antigüedad disminuya de 17% en el 2011 a 6% en el 2016.

En cuanto al número de vehículos autorizados para el transporte terrestre de carga entre los años 2011 al 2016, se ha incrementado en un 55% (de 153,411 a 277,422 unidades). Este incremento ha permitido que la flota con más de 15 años de antigüedad disminuya de 42% en el 2011 a 32% en el 2016.

Uno de los problemas en el servicio de transporte terrestre de pasajeros es la informalidad, lo cual en general causa una competencia desleal entre los transportistas, en el caso de transporte de carga ocasiona que el transporte sea con una reducida certificación de seguridad, que la carga no está asegurada, que ante una eventualidad de accidentes las personas accidentadas no estén coberturados.

El crecimiento de la flota vehicular en el país ha sido significativo y ha permitido atender el aumento de la demanda del servicio de transporte terrestre de pasajeros. Sin embargo, con este crecimiento también se produce una mayor emisión de Gases de Efecto Invernadero y mayores niveles de accidentabilidad, principalmente por la operación de los vehículos de mayor antigüedad. En ese sentido, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009, estableció en la vigésima séptima disposición complementaria transitoria un régimen extraordinario de permanencia para los vehículos en el transporte de personas para que los vehículos más antiguos sean retirados del parque vehicular que brinda estos servicios, de forma ordenada, sin perjudicar a los usuarios del mismo.

Es por ello que el Ministerio busca promover e incentivar el retiro de vehículos antiguos principalmente en las ciudades con mayor cantidad de habitantes, donde el problema es más álgido y requiere medidas más directas.

Para ello se ha establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.06.01	Programas de financiamiento focalizados que incentiven el retiro de vehículos antiguos en las ciudades con más de 250 000 habitantes	Porcentaje de ciudades con más de 250 000 habitantes que cuentan con programas de financiamiento para incentivar el retiro de vehículos antiguos destinados al servicio de transporte terrestre de pasajeros
AEI.06.02	Programa de chatarreo	Porcentaje de vehículos chatarrizados del servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional, con antigüedad mayor a 30 años



Objetivo Estratégico Institucional 7

Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional.

Se prevé implementar medidas correctivas a fin de incorporar elementos de seguridad que cumplan con estándares de calidad desde el diseño de la infraestructura de transporte, así como en su construcción y mantenimiento; se implementará un proceso de armonización-homologación con la normatividad internacional, con la finalidad de contar con vehículos y transporte público seguro y sostenible; se fortalecerá el marco de gobernanza regulatoria del sistema de seguridad vial, de manera tal que la calidad de las instituciones, regulación, participación e interacción con los actores estratégicos se traduzcan en implementación de políticas públicas e intervenciones eficientes y efectivas para reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas; paralelamente se propiciará un cambio de actitud y conducta en los usuarios de las vías, de manera que se refleje en una disminución progresiva y sostenida de las tasas de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito que tengan como causa la conducta imprudente, infractora y reincidente.

La Ley N° 29237 crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares (ITV), cuya finalidad constituye certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos que circulan por las vías públicas terrestres a nivel nacional; así como, verificar que éstos cumplan las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el propósito de garantizar la seguridad del transporte y el tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables.

Para ello el Ministerio promoverá la elaboración e implementación de Planes Urbanos de Seguridad vial en todas las regiones a su vez se buscará intervenir en todos los Tramos de concentración de Accidentes (TCA) que han sido identificados hasta la fecha.

Para ello se ha establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.07.01	Planes Urbanos de Seguridad Vial implementados en las capitales de regiones	Porcentaje de ciudades capitales de región que cuentan con Planes Urbanos de Seguridad Vial.
AEI.07.02	Infraestructura vial en condiciones de seguridad mejoradas en la red vial, para la población.	Porcentajes de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) identificados en los cuales el Ministerio ha intervenido para revertir situaciones negativas
		Tasa de fallecidos causadas por accidentes de tránsito en vías nacionales por cada 100 000 personas durante el año



Objetivo Estratégico Institucional 8

Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones al ciudadano y fortalecer la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transportes.

La Dirección General de Asuntos Ambientales, es un órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Ambiental Sectorial y se encarga de velar por el cumplimiento de las normas socio ambientales, con el fin de asegurar y velar la viabilidad socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte

De acuerdo a lo establecido en la Ley N° 29325 Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, el Ministerio de Transportes de Comunicaciones a través de la DGAAM tiene la condición de Entidad de Fiscalización Ambiental (EFA) nacional, por lo que cuenta con facultades expresas para desarrollar funciones de fiscalización ambiental, y ejerce sus competencias con independencia funcional de Organismos de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA); estando las acciones de supervisión y control de los proyectos, servicios o actividades del Sector Transportes bajo la competencia de la DGAAM, son detalladas en el PLANEFA, las mismas que al ser ejecutadas coadyuvan a la consecución de las metas institucionales y a la mejora continua en cuanto a la ejecución del proyectos y servicios del Sector Transportes.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.08.01	Supervisión efectiva y promoción de la gestión ambiental a los proyectos y servicios de transportes	Porcentaje de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos en ejecución de infraestructura y servicios de transporte Porcentaje de capacitaciones y asistencias técnicas sobre gestión socio ambiental y cambio climático brindado a los gobiernos subnacionales



Objetivo Estratégico Institucional 9

Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.

Este objetivo está orientado a promover la expansión de la cobertura y la calidad de los servicios de comunicaciones, así como mejorar la gestión del espectro radioeléctrico, mediante la implementación de los 21 Proyectos Regionales de Banda Ancha, Proyectos Selva, el cumplimiento de los compromisos contractuales de las empresas operadoras, así como a través del reordenamiento de las bandas de espectro radioeléctrico, entre otras acciones estratégicas.

Al 2021 se busca coberturar por lo menos el 60% de localidades con más de 100 habitantes con servicios de internet de banda ancha y un 96% de distritos con infraestructura de banda ancha.

Además, se busca reducir el porcentaje de espectro subutilizado de 72% (año 2017) a 5% en el año 2021, aumentar el porcentaje de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT) en un 20% adicional, aumentar la cobertura de internet móvil en localidades con más de 100 habitantes en por lo menos 25 puntos porcentuales e incrementar la atención de interferencias de los servicios de telecomunicaciones a por lo menos un 90% de solicitudes y denuncias.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.09.01	Servicios de comunicaciones con cobertura a nivel nacional	Porcentaje de localidades con más de 100 habitantes o que tengan una entidad pública con cobertura del servicio de internet fijo
		Porcentaje de distritos con infraestructura de banda ancha
		Porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica
AEI.09.02	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de espectro subutilizado
		Porcentaje de distritos con planes de canalización para TDT
		Porcentaje de localidades con más de 100 habitantes con cobertura del servicio de internet móvil
AEI.09.03	Servicios de comunicaciones de calidad para la población a nivel nacional	Porcentaje de atención de interferencias en los servicios de telecomunicaciones



Objetivo Estratégico Institucional 10

Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.

Se promoverá el desarrollo de contenidos y aplicaciones digitales, así como su uso adecuado, mediante acciones de capacitación y sensibilización. Es decir, se propiciará el uso de Internet además del acceso al mismo.

Para el año 2021 se espera llegar al 63% de regiones que cuenten con un centro de desarrollo digital³ y un 88% de los regiones donde se está utilizando la RDNFO para beneficiar a las entidades públicas.

Para ello se ha establecido la siguiente acción estratégica:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.10.01	Servicios de comunicaciones utilizados para mejorar el bienestar de la población a nivel nacional.	Porcentaje de regiones que cuentan con un Centro de Desarrollo Digital
		Porcentaje de regiones donde se está utilizando la RDNFO para beneficiar a entidades públicas

Objetivo Estratégico Institucional 11

Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.

Es necesario lograr que el país cuente con una oferta de servicios adecuada, lo que incluye disponer de una infraestructura de comunicaciones con cobertura nacional que permita brindar servicios de banda ancha en condiciones de competencia, con calidad y tarifas asequibles a los usuarios, de forma que se mejoren las condiciones para el desarrollo de la sociedad de la información y la inclusión digital de la población de menores recursos.

Por ello, se espera alcanzar condiciones de un mercado cada vez más competitivo para la oferta de servicios de internet fijo hacia el año 2022

Para ello se ha establecido la siguiente acción estratégica:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.11.01	Oferta de servicios públicos de comunicaciones en un ambiente de competencia en beneficio de la población	Índice de concentración del mercado de acceso a Internet Fijo ⁴ a nivel nacional



³ **Centro de Desarrollo Digital:** centro que brindará el servicio de accesibilidad y capacitación digital a la población. Para ello, considera la implementación de equipamiento informático, equipamiento multimedia, equipamiento de telecomunicaciones y el mobiliario para el adecuado funcionamiento.

⁴ El Índice de Herfindahl o Índice de Herfindahl e Hirschman (IHH) es una medida, empleada en economía, que informa sobre la concentración económica de un mercado. O, inversamente, la medida de falta de competencia en un sistema económico. Un índice elevado expresa un mercado muy concentrado y poco competitivo

Objetivo Estratégico Institucional 12

Modernizar la gestión Institucional del MTC.

Con el propósito de mejorar la gestión pública, el Estado Peruano está impulsando el proceso de modernización y la descentralización, para ello viene implementando un conjunto de medidas y desarrollado una serie de acciones, que está permitiendo gradualmente avanzar en perspectiva de lograr un Estado eficiente y competitivo, en beneficio de la ciudadanía.

En el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se han realizado avances muy importantes, en la identificación de los procesos clave, actualizar el TUPA y privilegiar la simplificación administrativa, lo que inexorablemente condujo a la reducción de trámites, eliminación de requisitos, disminución de tiempos y reducción de costos, todo ello en beneficio del usuario.

Se promoverá la implementación de las acciones estratégicas institucionales en los principales sistemas administrativos, en modernización de la gestión, en los Recursos Humanos, en el Control, y otros componentes importantes de la gestión como el gobierno electrónico y la implementación de la infraestructura de los Juegos Panamericanos.

A través de la implementación del tercer pilar de la política de Modernización de la Gestión Pública, debe desarrollar acciones de simplificación administrativa, la gestión por procesos y organización institucional, de manera continua y un proceso de gestión del cambio con el objetivo de orientar, articular e impulsar los servicios a cargo del Sector transportes y comunicaciones, hacia una gestión pública con resultados que impacten positivamente en el bienestar del ciudadano y en el desarrollo del país.

Para conseguir las mejoras continuas y la innovación hacia la gestión del conocimiento y del cambio debe incorporarse el aprovechamiento intensivo de tecnologías no solo para prestar servicios sino también aquellos sistemas administrativos que contribuyan a la gestión interna eficiente y oportuna y al fortalecimiento de la gobernanza en el MTC. En este sentido, la optimización y la automatización de los procesos y procedimientos serán una de las mejores herramientas para incrementar sustantivamente la eficiencia, la transparencia del sector público, y la rendición de cuentas con la participación de los ciudadanos.

A través de estas acciones estratégicas se busca impulsar la modernización de la gestión pública, la gestión para resultados, el análisis del impacto y la calidad regulatoria, para mejorar la calidad, la eficiencia, y la oportunidad en los procedimientos y servicios que el MTC, brinda al ciudadano, entidades públicas y privadas, así como para generar conocimientos, habilidades y construir evidencias que contribuyan a mejorar la gestión pública moderna. Con dichas acciones estratégicas, se espera los siguientes:

- Reducción de tiempo de espera y tiempo de respuesta.
- Reducción de los costos en la entidad.
- Medición e incremento de los niveles de eficacia.
- Eliminación o simplificación de requisitos en los procedimientos y servicios.
- Mejora de la calidad de los servicios

Además, se pretende implementar 19 soluciones informáticas y de gobierno electrónico, facilitando a los ciudadanos servicios digitales, reduciendo los costos de transacción así como el tiempo de atención de los trámites, buscando acercar el Estado a los ciudadanos; fortaleciendo la simplificación administrativa y la implementación de procesos de mejora continua, en el marco de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública.



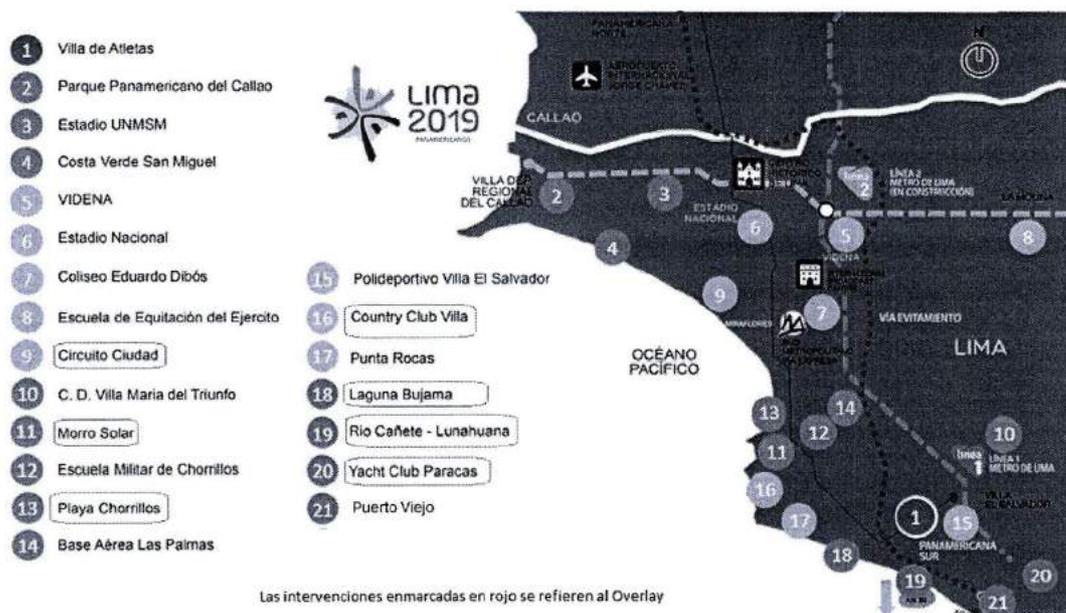
Además al 2022 se espera concluir el 100% de los productos⁵ requeridos para la implementación del Servicio Civil Meritocrático.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.12.01	Procedimientos administrativos simplificados y automatizados para los administrados	Porcentaje de procedimientos administrativos simplificados y/o automatizados
AEI.12.02	Gestión de los sistemas administrativos transparente y articulada en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Porcentaje de avance en la implementación del sistema de control interno
AEI.12.03	Procesos institucionales mapeados identificados y documentados	Porcentaje de mapeo de procesos institucionales
AEI.12.04	Centros de Atención al Ciudadano implementados a nivel desconcentrados	Porcentaje de regiones en las que se ha implementado un Centro de Atención al Ciudadano en materia de transportes y comunicaciones
AEI.12.05	Implementación de la infraestructura Juegos Panamericanos 2019	Porcentaje de proyectos de infraestructura concluidos respecto al total de proyectos registrados en el Banco de proyectos
		Porcentaje de actividades de desarrollo de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos, concluidas respecto al total de actividades establecidas en el Plan Maestro aprobado por COPAL PERU

Por otro lado el MTC, en el marco de lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1335, tiene el encargo de gestionar la implementación de la infraestructura para los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos, para ello se espera concluir al 2019 con la implementación del 100% de los proyectos y el 100% de las Actividades establecidas en el Plan Maestro aprobado por el COPAL Perú.

Ilustración 4: DISTRIBUCIÓN DE SEDES – LIMA 2019



Fuente: Proyecto especial para la preparación y desarrollo de los Juegos Panamericanos 2019

⁵ 1. Comisión de Tránsito, 2. Mapeo de puestos, 3. Mapeo de procesos, 4. Plan de Mejoras, 5. Dotación de Personal 6. Manual de perfil de puestos, 7. Valorización de puestos, 8. ROF, 9. Cuadro de Puestos de la Entidad CEP, 10. Concurso de Selección, 11. Implementación de Mejoras

Objetivo Estratégico Institucional 13

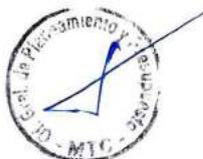
Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC.

De acuerdo a los lineamientos para la elaboración del Plan Estratégico Institucional establecidos en la Guía para Planeamiento Institucional aprobado por CEPLAN, se ha incorporado la gestión del riesgo de desastres, con la finalidad de generar mecanismos que permitan reducir la vulnerabilidad de la infraestructura y los servicios de transportes y comunicaciones y garantizar su continuidad operativa.

Es de conocimiento general que el Perú está tipificado como un país con alta exposición a fenómenos naturales con potencial destructivo (terremotos, inundaciones deslizamientos, huaycos, sequías severas, etc.), por ello, se incorporarán adecuadamente todas las consideraciones relacionadas a riesgos en los planes y en todo el ciclo de los proyectos principalmente de la Red Vial Nacional.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.13.01	Capacidad de Resiliencia ante el riesgo de desastres implementada en el MTC	Porcentaje de actividades en GRD implementadas con respecto a la programación de actividades en Gestión del Riesgo de Desastres
AEI.13.02	Plan de Continuidad Operativa implementado para el MTC	Porcentaje de acciones del Plan de Continuidad Operativa y contingencias del riesgo de desastres implementadas.





5. Ruta Estratégica

Ruta Estratégica

Prioridad	Objetivo Estratégico Institucional		Vinculación con la PGG	Prioridad	Acción Estratégica Institucional		Vinculación con la PGG	UO responsable
	Código	Descripción			Código	Descripción		
2	OEI.01	Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte Urbano	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.01.01	Servicio de transporte público urbano masivo en la ciudad de Lima	Eje 3 Lin. 3.4	AATE
				2	AEI.01.02	Asistencia técnica para la elaboración de Planes Reguladores de Rutas (PRR) en ciudades de más de 100 000 habitantes	Eje 3 Lin. 3.4	DGPRTM
1	OEI.02	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.02.01	Red vial nacional en buen estado para la población nacional	Eje 3 Lin. 3.4	PVN
				2	AEI.02.02	Red vial departamental y vecinal en buen estado en las regiones	Eje 3 Lin. 3.4	PVD
4	OEI.03	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.03.01	Plataformas logísticas portuarias implementadas en el país	Eje 3 Lin. 3.4	DGPPT
				4	AEI.03.02	Fiscalización y control continuo a los agentes del transporte acuático	Eje 3 Lin. 3.4	DGFST
				2	AEI.03.03	Vías Navegables en adecuadas condiciones para brindar el servicio de transitabilidad fluvial	Eje 3 Lin. 3.4	DGPPT
				3	AEI.03.04	Servicio Ferry implementado en el transporte fluvial de pasajeros	Eje 3 Lin. 3.4	DGPPT
9	OEI.04	Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.04.01	Servicio ferroviario planificado y concluido para los usuarios de nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	DGPPT
5	OEI.05	Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población	Eje 3 Lin. 3.4	2	AEI.05.01	Vuelos aéreos subsidiados para las zonas alejadas de la selva peruana	Eje 3 Lin. 3.4	DGAC
				1	AEI.05.02	Reducción de tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo nacional	Eje 3 Lin. 3.4	DGAC
11	OEI.06	Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.06.01	Programas de financiamiento focalizados que incentivan el retiro de vehículos antiguos en las ciudades con mas de 250 000 habitantes	Eje 3 Lin. 3.4	DGPRTM
				2	AEI.06.02	Programa de chatarreo	Eje 3 Lin. 3.4	DGPRTM
6	OEI.07	Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional.	Eje 3 Lin. 3.4	2	AEI.07.01	Planes Urbanos de Seguridad Vial implementados en las capitales de regiones	Eje 3 Lin. 3.4	DGPRTM
				1	AEI.07.02	Infraestructura vial en condiciones de seguridad mejoradas en la red vial, para la población	Eje 3 Lin. 3.4	DGPRTM
8	OEI.08	Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transportes al ciudadano y fortalecer la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transportes.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.08.01	Supervisión efectiva y promoción de la gestión ambiental a los proyectos y servicios de transportes	Eje 3 Lin. 3.4	DGAAM
3	OEI.09	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.09.01	Servicios de comunicaciones con cobertura a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	PRONATEL
				2	AEI.09.02	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	DGPRC / DGAT
				3	AEI.09.03	Servicios de comunicaciones de calidad para la población a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	DGFSC
7	OEI.10	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.10.01	Servicios de comunicaciones utilizados para mejorar el bienestar de la población a nivel nacional.	Eje 3 Lin. 3.4	PRONATEL / DGPPC
10	OEI.11	Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.11.01	Oferta de servicios públicos de comunicaciones en un ambiente de competencia en beneficio de la población	Eje 3 Lin. 3.4	DGPRC
13	OEI.12	Modernizar la gestión Institucional del MTC	Eje 3 Lin. 3.4	3	AEI.12.01	Procedimientos administrativos simplificados y automatizados para los administrados	Eje 3 Lin. 3.4	OGPP
				1	AEI.12.02	Gestión de los sistemas administrativos transparente y articulada en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Eje 3 Lin. 3.4	SG
				4	AEI.12.03	Procesos institucionales mapeados identificados y documentados	Eje 3 Lin. 3.4	OGPP
				2	AEI.12.04	Centro de Atención al Ciudadano implementados a nivel desconcentrados	Eje 3 Lin. 3.4	OACGD
				5	AEI.12.05	Implementación de la infraestructura Juegos Panamericanos 2019	Eje 3 Lin. 3.4	PEJP
12	OEI.13	Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.13.01	Capacidad de Resiliencia ante el riesgo de desastres implementada en el MTC	Eje 3 Lin. 3.4	ODNGRD
				2	AEI.13.02	Plan de Continuidad Operativa implementado para el MTC	Eje 3 Lin. 3.4	ODNGRD

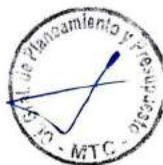




Anexo N°1 Matriz de Articulación de Planes



Objetivo Estratégico Sectorial			Acción Estratégica Sectorial			Objetivo Estratégico Institucional			Explicación de Relación Causal con OES o AES
COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	
OES 01	Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transporte	Índice de competitividad de la infraestructura de la red vial del país (WEF)	AES. 01.01	Mejorar el nivel de la Infraestructura de transporte para la integración interna y externa de nuestro país.	Porcentaje de variación anual del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector	OEI 01	Incrementar la disponibilidad y uso del Sistema de Transporte Urbano	Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por la red del Metro de Lima y Callao	Directa
					Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por el SIT de Trujillo	OEI 02	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.	Porcentaje de variación del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector	
					Ahorro de tiempo en el transporte de carga por carretera en vías nacionales (horas)	OEI 03	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario nacional	Porcentaje de carga fluvial movilizada en naves de carga modernizada	Directa
			AES. 01.02	Incrementar la calidad de los servicios de transporte	Porcentaje de tiempo no operacional imputables al administrador portuario concesionado	OEI 04	Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población.	Índice de calidad de la infraestructura ferroviaria	Directa
					Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por el transporte urbano público masivo	OEI 05	Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población	Porcentaje de aeropuertos ampliados, mejorados o rehabilitados del total de aeropuertos con programación de ampliación, mejoramiento o rehabilitación	Directa
					Porcentaje de variación interanual del número de pasajeros en aeropuertos a nivel nacional				

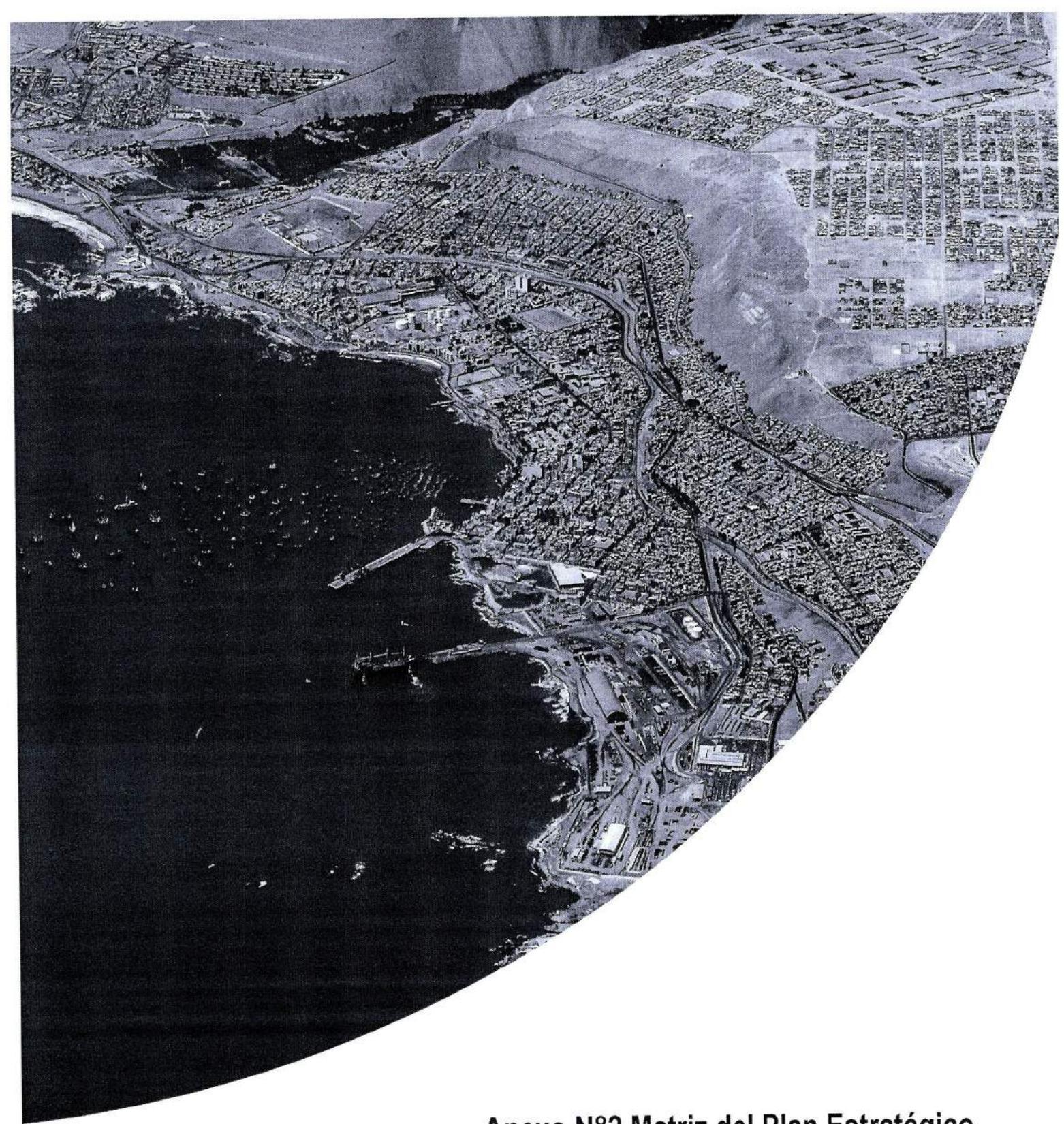


Objetivo Estratégico Sectorial			Acción Estratégica Sectorial			Objetivo Estratégico Institucional			Explicación de Relación Causal con OES o AES
COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	
OES 02	Mejorar la seguridad y calidad ambiental en el sistema de transportes y comunicaciones	Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100mil habitantes	AES. 02.01	Fiscalizar la circulación terrestre en ciudades con más de 400 000 habitantes y en la Red Vial Nacional.	Porcentaje de vehículos de transporte terrestre de competencia nacional que registran infracciones por medio electrónico Porcentaje de ciudades calificadas como Metrópolis Regionales y Nacionales con centros de IITS instalados y funcionando.	OEI 07	Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional	Porcentaje de vehículos que aprueban inspección técnica vehicular	Directa
		Reducción de las emisiones de CO2e	AES. 02.02	Impulsar la renovación del parque automotor	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de personas con más de 15 años	OEI 06	Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de personas con más de 15 años Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de mercancías con más de 15 años	Directa
						OEI 08	Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transportes al ciudadano y fortalecer la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transportes.	Porcentaje de instrumentos técnico-normativos para mejorar la gestión ambiental de los proyectos y servicios de transportes y la estimación de GEI y otros contaminantes atmosféricos.	Directa



Objetivo Estratégico Sectorial			Acción Estratégica Sectorial			Objetivo Estratégico Institucional			Explicación de Relación Causal con OES o AES
COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	
OES 03	Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional	Índice de desarrollo de Telecomunicaciones	AES. 03.01	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con cobertura del servicio de internet	OEI 09	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con cobertura del servicio de internet de banda ancha	Directa
					Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de TDT			Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de TDT	
					Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales			Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales	
			AES. 03.02	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de uso del servicio de internet	OEI 10	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de uso del servicio de internet, de personas mayores de 6 años	Directa
			AES. 03.03	Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de hogares que no contratan el servicio de internet debido a que considera tarifas altas	OEI 11	Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de hogares que no contratan el servicio de internet debido a que considera tarifas altas	Directa
OES 04	Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones	Grado de satisfacción y confianza de los ciudadanos en las instituciones del sector transportes y comunicaciones	AES. 04.01	Mejorar la gobernanza del sector	Porcentaje de inversiones del Gobierno Nacional vinculados a los corredores logísticos	OEI 13	Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC	Índice de implementación de la Gestión de Riesgo de Desastres	Directa
			AES. 04.02	Mejorar la articulación territorial de los programas presupuestales	Porcentaje de participación del presupuesto de los gobiernos regionales y locales en los Programas Presupuestales	OEI 12	Modernizar la gestión institucional del MTC	Índice de implementación de los indicadores asociados a la gestión administrativa institucional	Directa





Anexo N°2 Matriz del Plan Estratégico Institucional

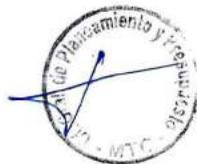


Anexo B-2

Matriz General de Objetivos y Acciones Estratégicas del PEI

Sector : Transportes y Comunicaciones
 Pliego : 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
 Período : 2018-2022
 Misión : Integramos física y digitalmente a toda la población a nivel nacional e internacional, de manera inclusiva y competitiva, orientándolos al desarrollo nacional.

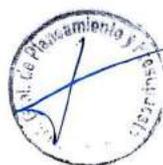
OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el período del Plan					Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 01	Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte Urbano	Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por la red del Metro de Lima y Callao	(Número de viajes anuales realizados en el Metro de Lima y Callao) / (Total de viajes anuales realizados en el sistema de transporte público) * 100	2.2%	2017	2.2%	2017	2.42%	2.76%	3.32%	3.59%	3.86%	Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.
		Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por el SIT de Trujillo	(Número de viajes anuales realizados en el SIT de Trujillo) / (Total de viajes anuales realizados en el sistema de transporte público de Trujillo) * 100	N.D.	2017	N.D.	2017	0.00%	0.00%	0.00%	11.00%	11.00%	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
Acciones Estratégicas del OEI 01													
AEI.01.01	Servicio de transporte público urbano masivo en la ciudad de Lima	Porcentaje de la infraestructura ejecutada del Metro de Lima y Callao	(Cantidad de kilómetros de la infraestructura del Metro de Lima y Callao ejecutados / Cantidad de kilómetros de la infraestructura del Metro de Lima y Callao planificados) * 100	19.62%	2017	19.62%	2017	19.62%	19.62%	22.62%	24.29%	28.62%	Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.
AEI.01.02	Asistencia técnica para la elaboración de Planes Reguladores de Rutas (PRR) en ciudades de más de 100 000 habitantes	Porcentaje de Municipalidades Provinciales de las ciudades principales que tuvieron asistencia técnica para la elaboración de Planes Reguladores de Rutas (PRR)	(Número de Municipalidades Provinciales de las ciudades principales que tuvieron asistencia técnica para la elaboración de PRR / Número de GL)*100%	N.D.	2017	N.D.	2017	0.0%	13.8%	41.4%	69.0%	100.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal



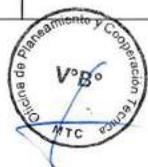
OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 02	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.	Porcentaje de variación del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector	(IMD de las intervenciones realizadas por el sector en vías nacionales en el año N)*100% (IMD sin proyecto de las intervenciones ejecutadas por el Sector en el año base)	11%	2016	14%	2017	2.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto / Inversiones / Provias Nacional

Acciones Estratégicas del OEI 02

AEI.02.01	Red vial nacional en buen estado para la población nacional	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada	(Σ de Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada / Total de kilómetros la Red Vial Nacional)*100%	76%	2017	76%	2017	79%	84%	88%	91%	98%	Provias Nacional PVN
		Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado	[Línea base del inventario básico (Stock RVN pavimentada en buen estado en kilómetros) + Cantidad de kilómetro con rehabilitación, mejoramiento, construidos y mantenimiento periódico (terminados después del inventario)] / Ct: Longitud RVN pavimentada*100%	81%	2017	81%	2017	84%	85%	87%	90%	91%	Provias Nacional PVN
		Porcentaje de puentes modulares o definitivos instalados o construidos según programación al 2021 en la Red Vial Nacional	(Número de puentes modulares o puentes definitivos mejorados / Total de puentes modulares o puentes definitivos mejorados según la programación al 2021 en las regiones)*100	9%	2017	9%	2017	30%	65%	76%	100%	100%	Provias Nacional PVN
AEI.02.02	Red vial departamental y vecinal en buen estado en las regiones	Porcentaje de la red vial departamental en buen estado	(Σ de Kilómetros de la Red Vial Departamental en buen estado / Total de kilómetros de la red vial departamental)*100%	19.7%	2017	19.7%	2017	19.7%	19.7%	19.7%	26.8%	39.8%	Provias Descentralizado
		Porcentaje de puentes modulares o definitivos instalados o construidos según programación al 2021	(Número de puentes modulares o puentes definitivos instalados o construidos / Total de puentes modulares o puentes definitivos según la programación al 2021 en las regiones)*100	56%	2017	56%	2017	58%	80%	91%	100%	100%	Provias Descentralizado
		Porcentaje de la red vial vecinal en buen estado	(Σ de Kilómetros de la Red Vial Vecinal en buen estado / Total de kilómetros de la Red Vial Vecinal) *100%	10.5%	2017	10.5%	2017	10.6%	11.1%	12.0%	13.1%	13.1%	Provias Descentralizado



OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 03	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario a nivel nacional	Porcentaje de embarcaderos fluviales y lacustres operativos en los departamentos de Loreto y Ucayali	% EFLOI=EFL/EFLLx 100 % Donde: EFLPI: Embarcaderos Fluviales y Lacustres Operativos Intervenido. EFL: Embarcaderos Fluviales y Lacustres Operativos. EFL: Total de Embarcaderos Fluviales y Lacustres.	8%	2017	8%	2017	8.0%	8.0%	22.0%	25.0%	28.0%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
Acciones Estratégicas del OEI 03													
AEI.03.01	Plataformas logísticas portuarias implementadas en el país	Porcentaje de proyectos de plataformas logísticas elaborados	(Cantidad de proyectos de plataformas logísticas ejecutadas / Cantidad de Plataformas Logísticas planificadas) *100	N.D.	2017	N.D.	2017	0%	0%	20%	60%	100%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
AEI.03.02	Fiscalización y control continuo a los agentes del transporte acuático	Porcentaje de empresas fiscalizadas que brindan el servicio de transporte acuático	(Número de empresas que brindan el servicio de transporte acuático fiscalizadas) / (Total de empresas que brindan el servicio de transporte acuático) *100%	92%	2017	92%	2017	95%	97%	97%	97%	97%	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes
AEI.03.03	Vías Navegables en adecuadas condiciones para brindar el servicio de transitabilidad fluvial	Porcentaje de kilómetros de vía navegable intervenidas	(Número de Kilómetros de vía navegable intervenidas / Total de Kilómetros de vías navegables) * 100%	N.D.	2017	N.D.	2017	0%	0%	10%	33%	50%	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes
AEI.03.04	Servicio ferry implementado en el transporte fluvial de pasajeros	Porcentaje de rutas implementadas para brindar el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry	(Número de rutas implementadas para brindar el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry/ Total de rutas programadas para brindar el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry)*100%	N.D.	2017	N.D.	2017	33%	33%	67%	100%	100%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
		Porcentaje de pasajeros movilizados en naves tipo Ferry	Indicador=(PF) / (TP) *100% Donde: PF: Movilización de pasajeros en naves tipo Ferry TC: Total de pasajeros proyectados a movilizarse en naves tipo Ferry	20%	2017	20%	2017	20%	20%	41%	61%	61%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes



OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Organica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI.04	Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población	Índice de calidad de la infraestructura ferroviaria	Índice de la World Economic Forum	2.00	2017	2.0	2017	2.1	2.1	3.0	3.0	4.0	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes

Acciones Estratégicas del OEI 04

AEI.04.01	Servicio ferroviario planificado y concluido para los usuarios de nivel nacional	Porcentaje de kilómetros de la infraestructura proyectada de la red pública ferroviaria	(Número de Kilómetros construidos de la red pública ferroviaria planificada / total de kilómetros de la red pública ferroviaria planificada (3568 km)) *100%	46.75%	2017	46.75%	2017	47.0%	47.0%	47.0%	47.0%	47.0%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
		Porcentaje de variación interanual del volumen de carga en la red ferroviaria	$(\sum Tm. \text{ (en miles) movilizadas anualmente por la cantidad de kms que han recorrido en el año N} / (\sum Tm. \text{ (en miles) movilizadas anualmente por cantidad de kms que han recorrido de la misma en el año base}))$	0.44%	2017	0.44%	2017	2.5%	18.4%	18.4%	18.4%	18.4%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
		Porcentaje de variación interanual de pasajeros en la red ferroviaria	$((\text{Número (en Miles) de pasajeros transportados por la cantidad de kms que han recorrido en el año N} / \text{Número (en Miles) de pasajeros transportados por cantidad de kms que han recorrido en el año base}) - 1) * 100$	27.74%	2017	27.74%	2017	8.5%	8.5%	8.5%	8.5%	8.5%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes



OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 05	Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población	Porcentaje de aeropuertos ampliados, mejorados o rehabilitados del total de aeropuertos con programación de ampliación, mejoramiento o rehabilitación	(Sumatoria de los porcentaje de avance real de cronograma de Proyectos de aeropuertos ampliados, mejorados o rehabilitados / Sumatoria de las metas de avance programada en los Proyectos de ampliación, mejoramiento o rehabilitación de aeropuertos hasta el año 2021)*100%	N.D.	2017	N.D.	2017	10.0%	60.0%	80.0%	100.0%	100.0%	Dirección General de Aeronáutica Civil
		Porcentaje de variación interanual del número de pasajeros en aeropuertos a nivel nacional	$(\frac{\sum \text{de pasajeros movilizados en un año mediante transporte aéreo en el año N}}{\sum \text{de pasajeros movilizados en un año mediante transporte aéreo en el año base}} - 1) * 100\%$	N.D.	2017	N.D.	2017	8.0%	15.6%	22.5%	29.8%	35.8%	Dirección General de Aeronáutica Civil

Acciones Estratégicas del OEI 05

AEI.05.01	Vuelos aéreos subsidiados para las zonas alejadas de la selva peruana	Número de asientos ofertados de vuelos subsidiados al año.	Número de asientos ofertados de vuelos subsidiados en zonas alejadas de la selva peruana.	28,172	2017	28,172	2017	28,316	48,936	48,936	48,936	48,936	Dirección General de Aeronáutica Civil
AEI.05.02	Reducción de tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo nacional	Porcentaje de contribución en la reducción del tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo	Fórmula: A / B ; donde: A = Porcentaje de cumplimiento de atención de los trámites de la DGAC B = Porcentaje de cumplimiento del plan de vigilancia de la DGAC	87%	2017	87%	2017	88%	89%	90%	92%	93%	Dirección General de Aeronáutica Civil



OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Linea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Organica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 06	Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de personas con más de 15 años	(Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional con más de 15 años de antigüedad / Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional)*100%	3.9%	2017	3.9%	2017	3.2%	2.5%	2.0%	1.6%	1.3%	Dirección General de Autorizaciones en Transportes
		Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de mercancías con más de 15 años	(Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de mercancías con más de 15 años de antigüedad / Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de mercancías)*100%	31.2%	2017	31.2%	2017	29.4%	27.7%	26.1%	24.6%	23.1%	Dirección General de Autorizaciones en Transportes

Acciones Estratégicas del OEI 06

AEI.06.01	Programas de financiamiento focalizados que incentivan el retiro de vehículos antiguos en las ciudades con mas de 250 000 habitantes	Porcentaje de ciudades con mas de 250 000 habitantes que cuentan con programas de financiamiento para incentivar el retiro de vehículos antiguos destinados al servicio de transporte terrestre de pasajeros	(Número de ciudades con más de 250 000 habitantes que cuentan con programas de financiamiento para incentivar el retiro de vehículos antiguos / Número de ciudades con más de 250 000 habitantes)*100%	9.09%	2017	9.09%	2017	18.2%	45.5%	72.7%	100.0%	100.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
AEI.06.02	Programa de chatareo	Porcentaje de vehículos chatarizados del servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional, con antigüedad mayor a 30 años.	(Número de vehículos chatarizados del servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional con antigüedad mayor a 30 años / Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional, con antigüedad mayor a 30 años)*100%	N.D.	2017	N.D.	2017	N.D.	0.76%	3.78%	4.53%	5.00%	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal



OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Organica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 07	Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional	Porcentaje de vehículos que aprueban inspección técnica vehicular	(Número de vehículos que cuentan con inspección técnica vehicular aprobada / número de vehículos inmatriculados en la SUNARP con antigüedad mayor a tres años)*100%	40.0%	2017	40.0%	2017	50.0%	60.0%	70.0%	80.0%	85.0%	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes

Acciones Estratégicas del OEI 07

AEI.07.01	Planes Urbanos de Seguridad Vial implementados en las capitales de regiones	Porcentaje de ciudades capitales de región que cuentan con Planes Urbanos de Seguridad Vial.	(Número de de capitales de región que cuentan con planes Urbanos de Seguridad vias y que estan siendo implementados / total de capitales de region)*100	4.00%	2017	4.00%	2017	4.0%	16.0%	20.0%	24.0%	32.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
AEI.07.02	Infraestructura vial en condiciones de seguridad mejoradas en la red vial, para la población	Porcentajes de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) identificados en los cuales el Ministerio ha intervenido para revertir situaciones negativas	(Sumatoria del número de TCA intervenidos hasta el año de reporte / Número de TCA identificados en el año base)*100%	N.D.	2017	N.D.	2017	79.6%	20.4%	25.0%	37.5%	50.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
		Tasa de fallecidos causadas por accidentes de tránsito en vias nacionales por cada 100,000 personas durante el año.	[(Número de muertes generadas por accidentes de tránsito en las vias nacionales / (Total de la población /100,000))]	2.4	2017	2.4	2017	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal



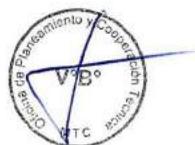
OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Organica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 08	Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transportes al ciudadano y fortalecer la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transportes	Porcentaje de instrumentos técnico-normativos para mejorar la gestión ambiental de los proyectos y servicios de transportes y la estimación de GEI y otros contaminantes atmosféricos.	x: año de evaluación y: año base (2017) $\frac{[(A_x) + \sum(A_{x-1} + A_{x-2} + \dots + A_y)] \times 100\%}{B}$	11.0%	2017	11.0%	2017	22.0%	52.0%	56.0%	59.0%	63.0%	Dirección General de Asuntos Ambientales
Acciones Estratégicas del OEI 08													
AEI.08.01	Supervisión efectiva y promoción de la gestión ambiental a los proyectos y servicios de transportes	Porcentaje de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos en ejecución de infraestructura y servicios de transporte	(Cantidad de proyectos de infraestructura y servicios de transportes supervisados que cumplieron con la normativa socio ambiental e implementaron adecuadamente los compromisos/Total de proyectos supervisados) *100	44.0%	2017	44.0%	2017	48.0%	52.0%	56.0%	60.0%	64.0%	Dirección General de Asuntos Ambientales
		Porcentaje de capacitaciones y asistencias técnicas sobre gestión socio ambiental y cambio climático brindado a los gobiernos subnacionales.	x: año de evaluación y: año base (2017) $\frac{[(A_x) + \sum(A_{x-1} + A_{x-2} + \dots + A_y)] \times 100\%}{B}$	1.0%	2017	1.0%	2017	5.0%	11.0%	22.0%	33.0%	44.0%	Dirección General de Asuntos Ambientales



OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 09	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con cobertura del servicio de internet de banda ancha	(Total de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet / Total de localidades con población mayor a 100 habitantes) * 100%	29.7%	2017	29.7%	2017	35.4%	42.2%	50.3%	60.0%	63.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
		Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de TDT	(Número de distritos con cobertura de al menos una señal de Televisión Digital Terrestre (TDT) / Total de distritos a nivel Nacional) * 100%	6.3%	2017	6.3%	2017	7.7%	7.7%	10.0%	10.0%	12.5%	Dirección General de Autorizaciones de Telecomunicaciones
		Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales	(Número de distritos que tienen acceso a los servicios postales básicos. / Número total de distritos.) * 100%	25.0%	2017	25.0%	2017	30.0%	35.0%	40.0%	45.0%	48.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones

Acciones Estratégicas del OEI 09

AEI.09.01	Servicios de comunicaciones con cobertura a nivel nacional	Porcentaje de localidades con más de 100 habitantes o que tengan una entidad pública con cobertura del servicio de internet fijo	(Número de localidades mayor o igual a 100 habitantes o que tengan una entidad pública con cobertura del servicio de acceso a internet fijo / Número total de localidades mayor o igual a 100 habitantes o que tengan una entidad pública) x 100%	5.00%	2017	5.00%	2017	10.0%	16.0%	20.0%	28.0%	33.0%	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL
		Porcentaje de distritos con infraestructura de banda ancha	(Σ de Distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica y/o Radioenlace de alta capacidad / Total de distritos a nivel nacional) * 100%	29.51%	2017	29.51%	2017	35.0%	56.0%	76.0%	96.0%	98.0%	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL
		Porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica	(Σ de Distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica / Total de distritos) * 100%	25.00%	2017	25.00%	2017	25.0%	50.0%	74.0%	95.0%	96.0%	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL
AEI.09.02	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de espectro subutilizado	(Cantidad de MHz-POP con atribución obsoleta, canalización no adecuada y asignación a servicios de poca demanda / Cantidad de MHz-POP de banda al 100 de uso) * 100%	72.00%	2017	72.00%	2017	35.0%	10.0%	10.0%	5.0%	0.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
		Porcentaje de distritos con planes de canalización para TDT	(Número de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT) / Total de distritos a nivel Nacional) * 100%	31.00%	2017	31.00%	2017	34.00%	39.00%	45.00%	51.00%	57.00%	Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones
		Porcentaje de localidades con más de 100 habitantes con cobertura del servicio de internet móvil	(Número de localidades con mas de 100 habitantes con cobertura del servicio de acceso a internet móvil / total de localidades con mas de 100 habitantes) * 100%	54.00%	2017	54.00%	2017	60.00%	66.00%	73.00%	80.00%	82.00%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
AEI.09.03	Servicios de comunicaciones de calidad para la población a nivel nacional	Porcentaje de atención de interferencias en los servicios de telecomunicaciones	(Número de solicitudes y/o denuncias por interferencias atendidas / Número total de solicitudes y/o denuncias por interferencias) * 100%	80.00%	2017	80.00%	2017	82.00%	85.00%	88.00%	90.00%	91.00%	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones



OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 10	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de uso del servicio de internet, de personas mayores de 6 años	(Total de personas de 6 años que usan internet/Total de personas de 6 años y más)*100%	49.0%	2017	49.0%	2017	50.0%	52.0%	53.0%	55.0%	57.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
Acciones Estratégicas del OEI 10													
AEI.10.01	Servicios de comunicaciones utilizados para mejorar el bienestar de la población a nivel nacional.	Porcentaje de regiones que cuentan con un Centro de Desarrollo Digital	(Número de regiones que cuentan con el servicio de accesibilidad y capacitación digital a través de un Centro de Desarrollo Digital / Número total de regiones) x 100%	N.D.	2017	N.D.	2017	0.0%	0.0%	21.0%	63.0%	100.0%	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL
		Porcentaje de regiones donde se está utilizando la RDNFO para beneficiar a entidades públicas	(Número de regiones donde se está utilizando la RDNFO para beneficiar a entidades públicas/Total de regiones)*100%	N.D.	2017	N.D.	2017	8.3%	50.0%	62.5%	87.5%	87.5%	Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones

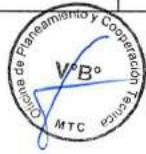
OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 11	Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de hogares que no contratan el servicio de internet debido a que considera tarifas altas	(Hogares que no contratan el servicio de internet fijo debido a que consideran las tarifas altas/hogares que no contratan el servicio de internet fijo)*100%	20.8%	2017	20.8%	2017	19.2%	17.8%	16.5%	15.3%	14.2%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
Acciones Estratégicas del OEI 11													
AEI.11.01	Oferta de servicios públicos de comunicaciones en un ambiente de competencia en beneficio de la población	Índice de concentración del mercado de acceso a Internet Fijo a nivel nacional	El presente indicador se calcula sumando los cuadrados de las cuotas de mercado de las empresas operadoras que brindan el servicio de acceso a internet fijo. Donde: IHH: Índice de concentración del servicio de acceso a internet fijo. Si: Cuota de mercado expresada como un porcentaje de la empresa i. n: Número de empresas.	6,026	2017	6,026	2017	5,751	5,489	5,239	5,000	4,772	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones



OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Linea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Organica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 12	Modernizar la gestión Institucional del MTC	Índice de implementación de los indicadores asociados a la gestión administrativa institucional	(Porcentaje de procedimientos administrativos simplificados y automatizados*0.2+ Porcentaje de actividades para la implementación del sistema de control interno con respecto a la programación al 2021*0.2+Porcentaje de productos elaborados en el marco del implementación del servicio civil meritocratico*0.2+Porcentaje de implementación de soluciones informáticas y de gobierno electrónico desplegadas en el MTC según programación hasta el 2021*0.2+Porcentaje de procesos institucionales mapeados*0.1+ Porcentaje de implementación de la infraestructura de los Juegos Panamericanos 2019*0.1)	16.5%	2017	16.5%	2017	36.8%	60.9%	78.1%	97.8%	98.9%	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

Acciones Estratégicas del OEI 12

AEI.12.01	Procedimientos administrativos simplificados y automatizados para los administrados	Porcentaje de procedimientos administrativos simplificados y/o automatizados	(Número de procedimientos administrativos simplificados y automatizados / Total de procedimientos administrativos vigentes)*100%	5.00%	2017	5.00%	2017	6.00%	40.00%	60.00%	75.00%	100.00%	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
AEI.12.02	Gestión de los sistemas administrativos transparente y articulada en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Número de actividades para la implementación del sistema de control interno	(Número de actividades realizadas para la implementación del sistema de control interno / (Número total de actividades planteadas) * 100	75%	2017	75%	2017	75%	85%	90%	100%	100%	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
AEI.12.03	Procesos institucionales mapeados identificados y documentados	Porcentaje de mapeo de procesos institucionales	(Número de procesos de nivel 0 que cuentan con manual elaborado / total de Procesos de nivel 0)*100%	N.D.	2017	N.D.	2017	6.0%	25.0%	50.0%	75.0%	100.0%	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
AEI.12.04	Centros de Atención al Ciudadano implementados a nivel desconcentrados.	Porcentaje de regiones en las que se ha implementado un Centros de Atención al Ciudadano en materia de transportes y comunicaciones	(Número de departamentos en las que se ha implementado un centro de atención al ciudadano en materia de transportes y Comunicaciones / total de departamentos sin contar con Lima Metropolitana ni el Callao)*100%	34.78%	2017	34.78%	2017	17.39%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental
AEI.12.05	Implementación de la infraestructura Juegos Panamericanos 2019	Porcentaje de proyectos de infraestructura concluidos respecto al total de proyectos registrados en el Banco de proyectos.	(Cantidad de Proyectos de infraestructura concluidos satisfactoriamente/ Total de proyectos registrados en el Banco de proyectos correspondiente a los Juegos Panamericanos y ParaPanamericanos) *100%	N.D.	2017	N.D.	2017	10.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Proyecto Especial Juegos Panamericanos
		Porcentaje de actividades de desarrollo de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos, concluidas respecto al total de actividades establecidas en el Plan Maestro aprobado por COPAL PERU	(Cantidad de actividades de desarrollo de los juegos Panamericanos concluidos satisfactoriamente / Cantidad total de actividades de desarrollo de los Juegos Panamericanos establecidos en el Plan Maestro)*100%	N.D.	2017	N.D.	2017	35.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	Proyecto Especial Juegos Panamericanos



Código	OEI / AEI Descripción	Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan					Unidad Orgánica responsable del indicador
				Valor	año	Valor	año	2018	2019	2020	2021	2022	
OEI 13	Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC	Índice de implementación de la Gestión del Riesgo de Desastres	(Porcentaje de actividades en GRD implementadas con respecto a la programación de actividades en Gestión del Riesgo de Desastres * 0.6 + Porcentaje de revisiones y/o actualizaciones del Plan de Continuidad Operativa según lo programado hasta el 2021*0.4)	0.40	2017	0.40	2017	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres

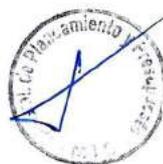
Acciones Estratégicas del OEI 13

AEI.13.01	Capacidad de Resiliencia ante el riesgo de desastres implementada en el MTC	Porcentaje de actividades en GRD implementadas con respecto a la programación de actividades en Gestión del Riesgo de Desastres	(Número de actividades en GRD que han sido implementadas / total de Actividades programadas para cada año)*100	N.D.	2017	N.D.	2017	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres
AEI.13.02	Plan de continuidad Operativa implementado para el MTC	Porcentaje de acciones del Plan de Continuidad Operativa y contingencia del riesgo de desastres implementadas	(Total de acciones del Plan de Continuidad Operativa que han sido implementadas / total de Acciones programadas para cada año)*100	N.D.	2017	N.D.	2017	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres





Anexo N°3 Fichas Técnicas de Indicadores



Ficha del Indicador 1.1												
Objetivo Estratégico Institucional		Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte Urbano										
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica		
Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por la red del Metro de Lima y Callao										Regional		
Descripción del Indicador						Formula del Indicador						
El indicador mide el porcentaje de viajes atendidos por el Metro de Lima y Callao en relación a la cantidad de viajes totales del sistema de transporte público.						$(\text{Número de viajes anuales realizados en el Metro de Lima y Callao}) / (\text{Total de viajes anuales realizados en el sistema de transporte público}) * 100$						
Variable 1° del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información					Tipo de Indicador			
Número de viajes anuales realizados en el Metro de Lima y Callao		Anual		Informe de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.					Resultado			
Variable 2° del Indicador		Sentido del Indicador										
Número de viajes anuales realizados en el Sistema de Transporte Público		Creciente		↑								
Órgano responsable de la Medición				Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.								
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base							X					Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							2.16%	2.42%	2.76%	3.32%	3.59%	3.86%

Año	Porcentaje
2017	2.16%
2018	2.42%
2019	2.76%
2020	3.32%
2021	3.59%
2022	3.86%

Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas																					
<p>El número de viajes realizados en el Metro de Lima y Callao proviene de las validaciones registradas de los usuarios. Las validaciones obtenidas en el Sistema de Control de pasajeros del año 2017 y 2018 fue proporcionada por el Concesionario de la Línea 1, sobre las cuales la AATE no tiene control directo de la información.</p> <p>Por otro lado, para la estimación de la cantidad de viajes en el Metro de Lima y Callao para el año 2019 sólo considera la Línea 1 en operación, para ello se ha previsto la mejora de la capacidad ofertada con la integración del sexto coche a los trenes de cinco coches.</p> <p>La proyección de la demanda para los años 2020 al 2022 fue realizado por la Dirección de Desarrollo (DD) con el Modelo de Transporte, considerando la entrada en operación del Tramo 1A (5.2 km) del Proyecto Línea 2 a partir del año 2021. Asimismo, los viajes anualizados en la Red de Transporte Público de los años 2017 al 2022 fue proporcionada por la DD.</p> <p>En ese sentido, los datos estimados son los siguientes:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Viajes anuales proyectados en el Metro de Lima y Callao</th> <th>Viajes anualizados en la Red de Transporte Público</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2017</td><td>107,530,188*</td><td>4,972,375,439</td></tr> <tr><td>2018</td><td>124,140,635</td><td>5,130,672,204</td></tr> <tr><td>2019</td><td>144,900,714</td><td>5,252,837,102***</td></tr> <tr><td>2020</td><td>178,685,934 **</td><td>5,377,910,831***</td></tr> <tr><td>2021</td><td>197,788,698 **</td><td>5,505,962,652***</td></tr> <tr><td>2022</td><td>217,524,289**</td><td>5,637,063,478***</td></tr> </tbody> </table> <p>(*) Demanda realizada según reporte del Concesionario de Línea 1.</p> <p>(**) Los viajes anuales proyectados para el Metro de Lima y Callao, se han actualizado en función al nuevo cronograma de la Línea 2, considerándose la entrada en operación del tramo 1A en el periodo 2021. La información de la demanda tanto de la Línea 1 como de la Línea 2 provienen de los estudios de preinversión respectivos.</p> <p>(***) Se han actualizado los viajes anualizados en la Red de Transporte Público desde el periodo 2019, a partir del cual se ha actualizado la información de los corredores Javier Prado y TGA, asimismo, se ha incluido los corredores complementarios San Juan de Luirigancho - Brasi y Carretera Central.</p>	Año	Viajes anuales proyectados en el Metro de Lima y Callao	Viajes anualizados en la Red de Transporte Público	2017	107,530,188*	4,972,375,439	2018	124,140,635	5,130,672,204	2019	144,900,714	5,252,837,102***	2020	178,685,934 **	5,377,910,831***	2021	197,788,698 **	5,505,962,652***	2022	217,524,289**	5,637,063,478***		
Año	Viajes anuales proyectados en el Metro de Lima y Callao	Viajes anualizados en la Red de Transporte Público																					
2017	107,530,188*	4,972,375,439																					
2018	124,140,635	5,130,672,204																					
2019	144,900,714	5,252,837,102***																					
2020	178,685,934 **	5,377,910,831***																					
2021	197,788,698 **	5,505,962,652***																					
2022	217,524,289**	5,637,063,478***																					

Justificación	Comentarios Adicionales
Este indicador busca medir la participación del Metro de Lima y Callao en la prestación del servicio de transporte público de la ciudad. Se medirá en términos de atenciones de viajes, lo cual está directamente relacionado con la generación de beneficios en la población.	Sin comentarios adicionales



Ficha del Indicador 1.2

Objetivo Estratégico Institucional		Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte Urbano										
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica		
Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por el SIT de Trujillo										Provincial		
Descripción del Indicador					Formula del Indicador							
El indicador mide el porcentaje de viajes atendidos por el SIT de Trujillo en relación a la cantidad de viajes totales del sistema de transporte público.					$\left(\frac{\text{Número de viajes anuales realizados en el SIT de Trujillo}}{\text{Total de viajes anuales realizados en el sistema de transporte público de Trujillo}} \right) * 100$							
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información						Tipo de Indicador		
Número de viajes anuales realizados en el SIT de Trujillo		Anual		Informe de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal						Resultado		
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador										
Número de viajes anuales realizados en el Sistema de Transporte Público		Creciente		↑								
Órgano responsable de la Medición				Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal								
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base							X					Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							N.D.	0.00%	0.00%	0.00%	11.00%	11.00%

Año	Resultado (%)
2017	0.00%
2018	0.00%
2019	0.00%
2020	0.00%
2021	11.00%
2022	11.00%

Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
En la actualidad la Municipalidad Provincial de Trujillo viene desarrollando un estudio de preinversión a nivel de factibilidad para la ejecución del proyecto de un sistema de buses de tránsito rápido en la troncal norte-sur. Cabe resaltar que según los cronogramas propuestos, el sistema de transporte iniciaría operaciones en el año 2021 absorbiendo la demanda del 11% de viajes que se realizan en la ciudad.		
Justificación	Comentarios Adicionales	
Este indicador busca medir la participación del SIT de Trujillo en la prestación del servicio de transporte público de la ciudad. Se medirá en términos de atenciones de viajes, lo cual está directamente relacionado con la generación de beneficios en la población.	Sin comentarios adicionales	



Ficha del Indicador 2.1												
Objetivo Estratégico Institucional		Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.										
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica		
Porcentaje de variación del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector												
Descripción del Indicador						Formula del Indicador						
El presente indicador busca medir la variación interanual de los vehículos que transitan en la red de vías nacionales producto de las intervenciones del Sector, tomando como referencia el año 2016 como año base.						$\frac{(\text{IMD de las intervenciones realizadas por el sector en vías nacionales en el año } N) * 100\%}{(\text{IMD sin proyecto de las intervenciones ejecutadas por el Sector en el año base})}$						
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información					Tipo de Indicador			
IMD		Año		Unidades de peaje Estudios de tráfico OGPP					Resultado			
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador										
		Creciente 										
Órgano responsable de la Medición				Oficina General de Planeamiento y Presupuesto / Inversiones								
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base										X		Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado				3%	1%	11%	14%	2%	7%	7%	7%	7%

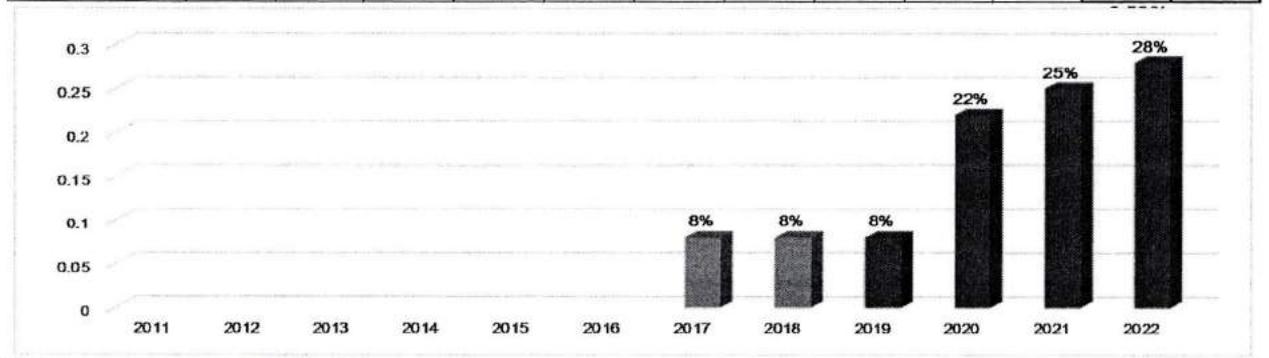
Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
El flujo vehicular es numéricamente igual al aforo en los Peajes. Depende de la data disponible por parte de Provias Nacional (Gerencia de Operaciones) y/o los Estudios de Tráfico de OGPP.		

Justificación	Comentarios Adicionales
Realizar la presente medición es importante dado que su información nos reportará las variables de capacidad	Actualmente están operativas 76 Unidades de Peaje. Fuente: Estadística OGPP Año base : 2016



Ficha del Indicador 3.1

Objetivo Estratégico Institucional		Promover la mejora del sistema fluvial y portuario a nivel nacional										
Nombre del Indicador		Nivel de desagregación Geográfica										
Porcentaje de embarcaderos fluviales y lacustres operativos en los departamentos de Loreto y Ucayali		Nacional										
Descripción del Indicador		Formula del Indicador										
Porcentaje de embarcaderos fluviales y lacustres que brindan un limitado servicio de embarque y desembarque de pasajeros en gran parte de las regiones de Loreto y Ucayali, causado principalmente por la inexistencia o inoperatividad de los factores de producción o activos que forman parte de la capacidad de producción de los embarcaderos.		$\% \text{ EFLOI} = \text{EFLO} / \text{EFL} \times 100 \%$ Donde: EFLPI: Embarcaderos Fluviales y Lacustres Operativos Intervenido. EFLO: Embarcaderos Fluviales y Lacustres Operativos. EFL: Total de Embarcaderos Fluviales y Lacustres.										
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador									
Embarcaderos Fluviales y Lacustres	Anual	Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) – Autoridad Portuaria Nacional (APN) Plan de Embarcaderos 2018 – Ministerio de Transportes y Comunicaciones Banco de Inversiones – Ministerio de Economía y Finanzas Programa Multianual de Inversiones – Ministerio de Transportes y Comunicaciones Sistema Nacional de Información de Obras – Contraloría General de la República Plan Anual de Contrataciones – Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Resultado									
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador											
	Creciente	↑										
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes										
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							8%	8%	8%	22%	25%	28%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<p>Limitaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> Los embarcaderos fluviales y lacustres son de alcance regional, siendo su construcción competencia del Gobierno Regional, requiriendo de un convenio para iniciar con los estudios de preinversión, los cuales son necesarios previa a la ejecución de un embarcadero. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá asignar presupuesto para la construcción de embarcaderos fluviales y lacustres en los periodos previamente programados. El Plan Nacional de Desarrollo Portuario tiene identificado la cantidad de embarcaderos fluviales operativos que actualmente brindan el servicio de embarque y desembarque en las regiones de Loreto y Ucayali, sin embargo, no tiene identificado el total de embarcaderos fluviales y lacustres que actualmente existen en las regiones de Loreto y Ucayali. <p>Supuestos</p> <ul style="list-style-type: none"> Uno de los supuestos para la medición del indicador, es que no se tomará en cuenta la cantidad de embarcaderos que brindan únicamente el servicio de carga y descarga de mercancía en los departamentos de Loreto y Ucayali, y a que los embarcaderos objeto de medición, están relacionados con instalaciones que ofrecen el servicio de embarque y desembarque de pasajeros, entendiéndose como carga a la que se encuentra asociada al pasajero. 		

Justificación	Comentarios Adicionales
<p>El porcentaje de embarcaderos fluviales y lacustres es un indicador que representa el número limitado de embarcaderos que brindan el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en las regiones de Loreto y Ucayali.</p> <p>Su utilidad de este indicador de cobertura o cantidad consiste en determinar la brecha de infraestructura de embarcaderos que existe actualmente en dichas regiones.</p> <p>Uno de los principales problemas que existe actualmente en las regiones de Loreto y Ucayali es que la mayor parte de los pobladores de las comunidades que se encuentran ubicadas en las riberas no acceden al servicio de embarque y desembarque o lo hacen de manera ineficiente. Dicha limitación en el servicio genera informalidad en el transporte y a que las embarcaciones (molonaves, motochatas, deslizadores, entre otros) se acoderan en cualquier espacio, generando malestar en los pobladores y a que muchas veces estos tienen que transportarse nuevamente en otro tipo de embarcación (peque peque) para llegar hasta su destino final. Asimismo, este problema trae como consecuencia poca accesibilidad a los servicios básicos (educación, salud, agua y saneamiento, entre otras), poco dinamismo en su economía interna y a que la producción inicial que los pobladores esperaban vender llega en malas condiciones a su destino final ocasionando pérdidas y por ende sus ganancias disminuyen, aumento en los accidentes durante el embarque y desembarque de pasajeros y a que dicho servicio se realiza en malas condiciones.</p> <p>Es por ello, que es necesario medir la cantidad de embarcaderos planificados pero que no han sido intervenidos, a fin de evaluar y establecer criterios que permitan tomar una decisión con respecto a la inversión para la construcción de dicha infraestructura necesaria para la provisión del servicio de embarque y desembarque de pasajeros en los departamentos de Loreto y Ucayali.</p>	<p>Para el cálculo del denominador se ha considerado el total de embarcaderos fluviales y lacustres, los cuales están compuestos por los Embarcaderos No Existentes, Embarcaderos Operativos y Embarcaderos No Operativos. Los embarcaderos No Existentes, son aquellas instalaciones que se realizarán en zonas o áreas donde todavía no se provee el servicio de embarque y desembarque, mientras que los Embarcaderos No Operativos están relacionados con las instalaciones existentes pero que no brindan el servicio de embarque y desembarque por inconvenientes en sus factores de producción o activos que forman parte de dicho embarcadero. Asimismo, un embarcadero operativo es aquel que brinda el servicio de embarque y desembarque de pasajeros, es decir, toma en cuenta aquellos embarcaderos intervenidos a través de un proyecto de inversión o IOARR así como los que actualmente vienen brindando el servicio con regularidad. Por otro lado, se ha estimado la construcción de un embarcadero por cada 50 Km de vías navegables.</p> <p>En el caso del numerador del indicador, se ha considerado el número de embarcaderos fluviales que actualmente se encuentran operando, es decir, el numerador refleja el total embarcaderos operativos que brindan el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en las regiones de Loreto y Ucayali.</p> <p>El resultado del indicador nos permitirá conocer el porcentaje de brecha de infraestructura de embarcaderos que en la actualidad no prestan el servicio de embarque y desembarque de pasajeros en las regiones de Loreto y Ucayali.</p>



Ficha del Indicador 4.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población
---	---

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Índice de calidad de la infraestructura ferroviaria	Nacional

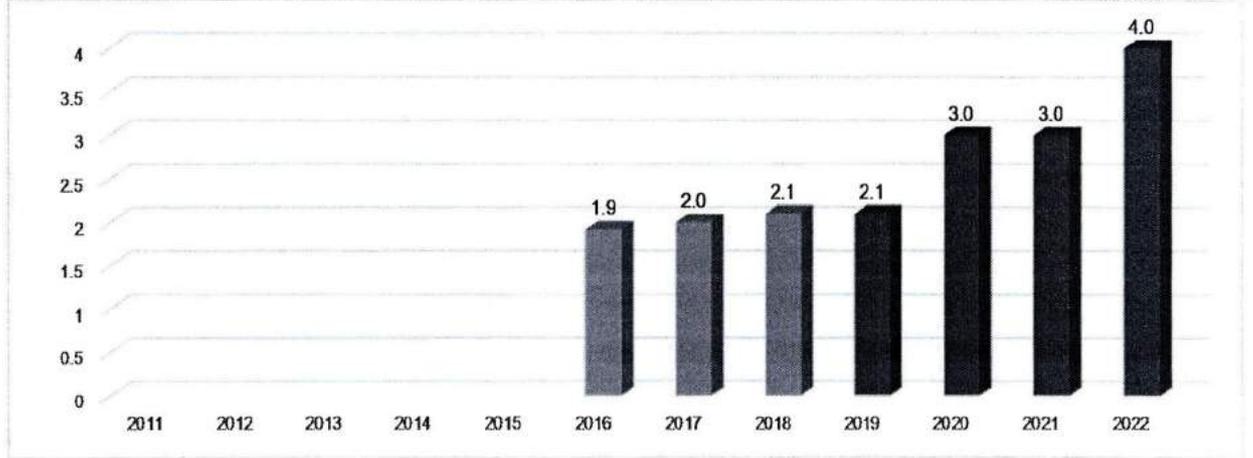
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El índice de calidad de la infraestructura de la infraestructura ferroviaria del país elaborado por el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) mide la percepción de los ejecutivos de las empresas usuarias de la infraestructura respecto de la calidad de la red ferroviaria de cada país.	La encuesta de opinión ejecutiva del WEF le pide a sus encuestados que le pongan un valor de 1 al 7 al estado de la infraestructura. El valor final del indicador es un promedio de todos los valores obtenidos en cada encuesta realizada a los ejecutivos de las empresas usuarias de las redes ferroviarias.

Variable 1° del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Índice	Anual	Reporte de Competitividad del World Economic Forum (WEF).	Resultado
Variable 2° del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						1.9	2.0	2.1	2.1	3.0	3.0	4.0



Limitaciones o supuestos	Histórico Metas
<p>Las limitaciones del indicador corresponden a las que tiene cualquier índice que se basa en un promedio de respuestas a través de encuestas. La calidad del indicador depende de la representatividad de la muestra que se ajusta cada año, según el crecimiento de la economía. El supuesto principal, es que los ejecutivos de las empresas usuarias tienen una percepción equilibrada de cómo la calidad de la red ferroviaria afecta sus negocios y por lo tanto la competitividad. El incremento del indicador para los años 2020, 2021 y 2022 se justifica por que para esos años se tendría resuelto el ingreso del ferrocarril a los terminales portuarios del Callao y estaría funcionando el ferrocarril Lima Chosica en una vía segregada.</p>	

Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador es relevante porque muestra la percepción de una muestra importante de ejecutivos de empresas usuarias respecto de la calidad de las redes ferroviarias del Perú. Además combina los resultados de una encuesta representativa e internacionalmente aceptada con datos estadísticos producto de la encuesta sobre la situación de las ferrovías.	El indicador se obtiene a través de la Encuesta de Opinión Ejecutiva aplicada por el World Economic Forum y se combina con datos estadísticos. La encuesta consiste en calificar la situación de un indicador con una escala que va entre los valores del 1 al 7. En la escala, 1 corresponde a la menor calificación y 7 a la mejor calificación. La muestra es aplicada a 14,000 ejecutivos en todo el mundo en 138 países y tanto el muestreo como la encuesta se adaptan dependiendo del tamaño de la economía de cada país.



Ficha del Indicador 5.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población
---	---

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de aeropuertos ampliados, mejorados o rehabilitados del total de aeropuertos con programación de ampliación, mejoramiento o rehabilitación.	Nacional

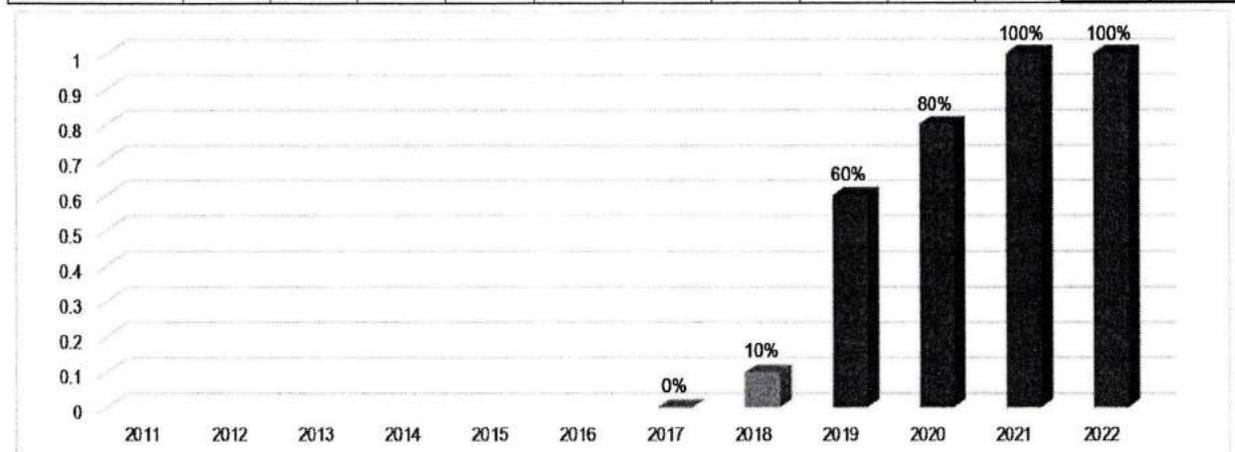
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide el cumplimiento del cronograma de proyectos de ampliación, mejoramiento o rehabilitación de aeropuertos hasta el año 2021, según el PMI.	$(\text{Sumatoria de los porcentaje de avance real de cronograma de Proyectos de aeropuertos ampliados, mejorados o rehabilitados} / \text{Sumatoria de las metas de avance programada en los Proyectos de ampliación, mejoramiento o rehabilitación de aeropuertos hasta el año 2021}) * 100\%$

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Avance de obra	Año	Reporte de la Dirección General de Aeronáutica Civil según lo aprobado en el PMI y el seguimiento a los cronogramas de Infraestructura Aeroportuaria	Producto
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
Monto de inversión	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Aeronáutica Civil
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							N.D.	10%	60%	80%	100%	100%



Limitaciones o supuestos	Histórico Metas
---------------------------------	--

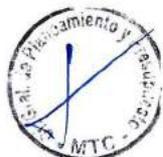
Los avances consideran el cronograma del proyecto y los montos programados de inversión, sin embargo se tienen los siguientes factores que podrían afectar el resultado esperado:

- Dificultades en la adquisición de los terrenos que se podrían requerir para el proyecto.
- Demoras en la evaluación y autorización de los procesos de contratación para los expedientes técnicos, ejecución y supervisión del proyecto.
- Atrazos en la obra por época de lluvias, .
- Incumplimiento por parte del ejecutor del proyecto.

Justificación	Comentarios Adicionales
----------------------	--------------------------------

Un seguimiento efectivo de los plazos establecidos y montos invertidos para la realización de los Proyectos de ampliación, mejoramiento o rehabilitación de aeropuertos permitirá alertar la aparición de los eventos negativos que pongan en riesgo el logro del objetivo, además de gestionar la resolución de éstos entre los diferentes actores que intervienen en los proyectos. El inicio de las obras se ha programado para el año 2019 debido principalmente a los diferentes cambios de gestión en el Estado.

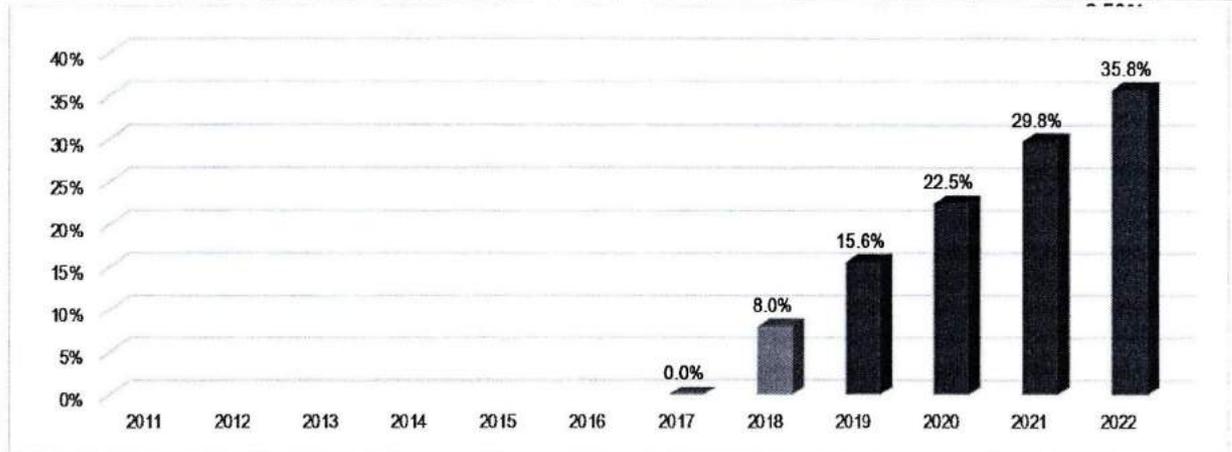
La mayoría de proyectos de rehabilitación y mejoramiento de los aeropuertos inician obra durante el año 2019 y culminaría recién en el año 2020 y algunos en el 2021 y posiblemente posterior.



Ficha del Indicador 5.2

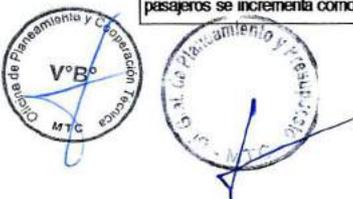
Objetivo Estratégico Institucional				Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población			
Nombre del Indicador						Nivel de desagregación Geográfica	
Porcentaje de variación interanual del número de pasajeros en aeropuertos a nivel nacional						Nacional	
Descripción del Indicador				Formula del Indicador			
Índice porcentual anual de pasajeros movilizados en un año respecto al año base, en todos los aeropuertos del Perú.				$\left(\frac{\sum \text{de pasajeros movilizados en un año mediante transporte aéreo en el año } N}{\sum \text{de pasajeros movilizados en un año mediante transporte aéreo en el año base}} - 1 \right) * 100\%$			
Variable 1° del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información			Tipo de Indicador
Pasajeros movilizados		Anual		Dirección General de Aeronáutica Civil en base a información de las empresas aéreas.			Resultado
Variable 2° del Indicador		Sentido del Indicador					
		Creciente ↑					
Órgano responsable de la Medición				Dirección General de Aeronáutica Civil			

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Linea de base								X				Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							N.D.	8.0%	15.6%	22.5%	29.8%	35.8%



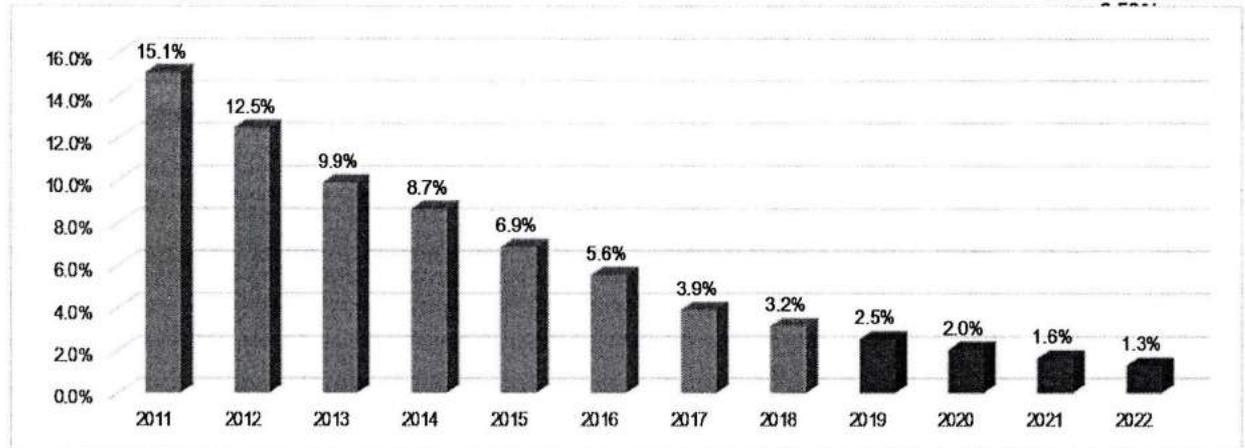
Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<p>Para la determinación de la serie proyectada al año 2022, se consideró los siguientes supuestos:</p> <p>Se consideró el comportamiento histórico de los movimientos de pasajeros y se tomó como año base el 2017. En el año 2018 se espera que un crecimiento respecto al 2017 sea de 8% y 1% menos en el 2019 respecto al 2018 (es decir, 7%). A partir del año 2020 (es decir, años 2020, 2021 y 2022), se espera que, como mínimo, la tasa de crecimiento anual de pasajeros se establezca en el valor de 6%, consistente con las proyecciones de IATA para el mercado aéreo en el Perú. Sobre estos crecimientos y el valor del número de pasajeros del año de línea de base se obtienen las proyecciones del indicador bajo análisis.</p> <p>Sin embargo, las proyecciones podrían variar en función a las demoras en los trabajos de modernización de los aeropuertos afectan las operaciones aeroportuarias, así como también por las restricciones en los vuelos en los aeropuertos considerados no comerciales.</p>		

Justificación	Comentarios Adicionales
<p>El mayor número de empresas aéreas para el transporte de pasajeros, el incremento de frecuencias, la apertura de nuevos destinos y tarifas competitivas está motivando el incremento del flujo de pasajeros por vía aérea, incluyendo aquellos con fines turísticos.</p> <p>Adicionalmente, las mejoras en los aeropuertos concesionados también favorecen a las operaciones de las aeronaves por el mayor confort y seguridad, los que a su vez se ve reflejado en las mayores facilidades para los pasajeros en los terminales.</p> <p>Con la medición del indicador bajo análisis se puede determinar que, en la medida que se incremente la conectividad, la infraestructura aumente su capacidad de atención y que los tiempos de los procesos para la atención de los pasajeros sean menores, el tráfico de pasajeros se incrementa como resultado de todos estos factores.</p>	Ninguno.



Ficha del Indicador 6.1

Objetivo Estratégico Institucional		Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población											
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica			
Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de personas con más de 15 años										Nacional			
Descripción del Indicador					Formula del Indicador								
El indicador permite medir la proporción de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional con más de 15 años de antigüedad, respecto al parque automotor de vehículos habilitados para el servicio de transporte de pasajeros de ámbito nacional.					$\left(\frac{\text{Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional con más de 15 años de antigüedad}}{\text{Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de pasajeros de ámbito nacional}} \right) * 100\%$								
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información						Tipo de Indicador			
Vehículos habilitados para el servicio de transporte de pasajeros de ámbito nacional		Anual		Reporte de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes						Resultado			
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador											
Vehículos habilitados para el servicio de transporte de pasajeros de ámbito nacional		Decreciente		↓									
Órgano responsable de la Medición				Dirección General de Autorizaciones en Transportes									
Comportamiento del Indicador en el Tiempo													
Línea de base												X	
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Resultado	15.1%	12.5%	9.9%	8.7%	6.9%	5.6%	3.9%	3.2%	2.5%	2.0%	1.6%	1.3%	



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<ul style="list-style-type: none"> - Existen normas para incentivar la renovación del parque automotor. El riesgo es que no se cumplan a cabalidad dichas normas o se posterguen su cumplimiento. - Asimismo, se supone que el Gobierno Nacional impulsará la renovación del parque automotor a través de un Programa de Chararización que incluye incentivos económicos 		

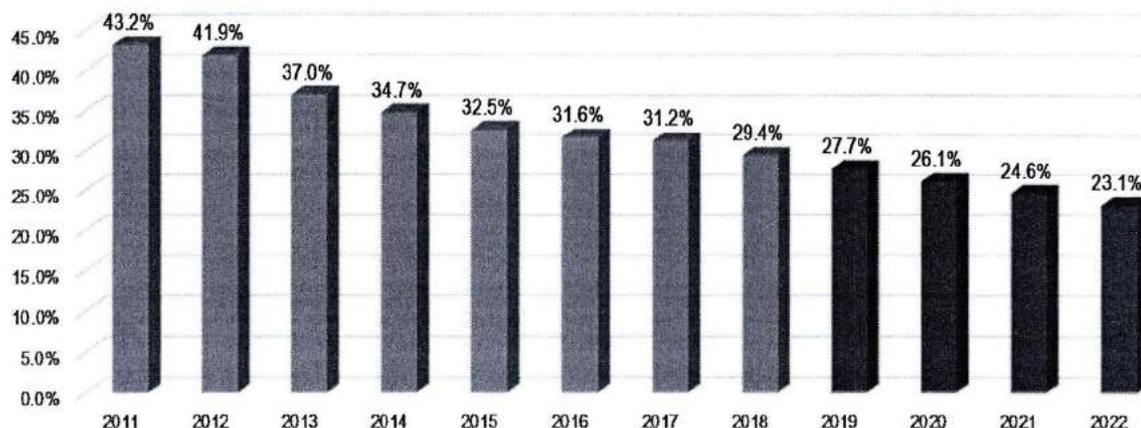
Justificación	Comentarios Adicionales
<p>El crecimiento de la flota vehicular en el país ha sido significativo y ha permitido atender el aumento de la demanda del servicio de transporte terrestre de pasajeros. Sin embargo, con este crecimiento también se produce una mayor emisión de Gases de Efecto Invernadero y mayores niveles de accidentabilidad, principalmente por la operación de los vehículos de mayor antigüedad. En ese sentido, la justificación del presente indicador es conocer si las medidas implementadas por el MTC están logrando el objetivo de impulsar la renovación del parque automotor. Al respecto, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009, estableció en la vigésima séptima disposición complementaria transitoria un régimen extraordinario de permanencia para los vehículos en el transporte de personas para que los vehículos más antiguos sean retirados del parque vehicular que brinda estos servicios, de forma ordenada, sin perjudicar a los usuarios del mismo.</p>	<p>- Se está desarrollando una normativa marco para los programas de chararización vehicular.</p>



Ficha del Indicador 6.2

Objetivo Estratégico Institucional		Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población	
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de mercancías con más de 15 años			Nacional
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
El indicador permite medir la proporción de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de mercancías con más de 15 años de antigüedad, respecto al parque automotor de vehículos habilitados para el servicio de transporte de mercancías.		$(\text{Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de mercancías con más de 15 años de antigüedad} / \text{Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de mercancías}) * 100\%$	
Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Vehículos habilitados para el transporte terrestre de mercancías con más de 15 años de antigüedad	Anual	Reporte de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes	Resultado
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
Vehículos habilitados para el transporte terrestre de mercancías	Decreciente ↓		
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Autorizaciones en Transportes	

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado	43.2%	41.9%	37.0%	34.7%	32.5%	31.6%	31.2%	29.4%	27.7%	26.1%	24.6%	23.1%



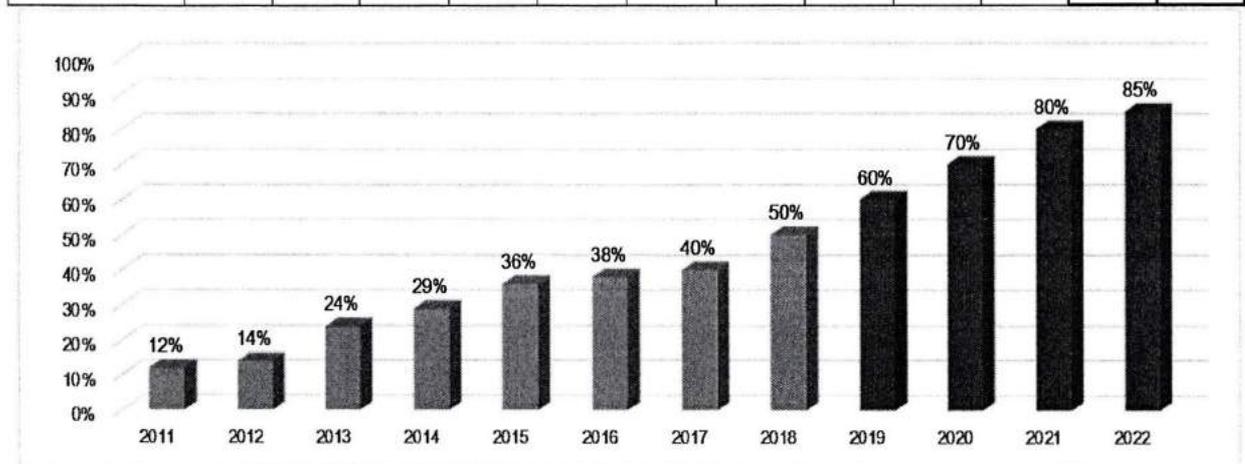
Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
- Existen normas para incentivar la renovación del parque automotor. El riesgo es que no se cumplan a cabalidad dichas normas o se posterguen su cumplimiento. - Asimismo, se supone que el Gobierno Nacional impulsará la renovación del parque automotor a través de un Programa de Chatarización que involucre incentivos económicos		
Justificación	Comentarios Adicionales	
El crecimiento de la flota vehicular en el país ha sido significativo y ha permitido atender el aumento de la demanda del servicio de transporte terrestre de mercancías. Sin embargo, con este crecimiento también se produce una mayor emisión de Gases de Efecto Invernadero y mayores niveles de accidentabilidad, principalmente por la operación de los vehículos de mayor antigüedad. En ese sentido, la justificación del presente indicador es conocer si las medidas implementadas por el MTC están logrando el objetivo de impulsar la renovación del parque automotor.	- Se está desarrollando una normativa marco para los programas de chatarización vehicular.	



Ficha del Indicador 7.1

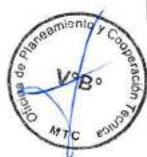
Objetivo Estratégico Institucional				Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional			
Nombre del Indicador						Nivel de desagregación Geográfica	
Porcentaje de vehículos que aprueban inspección técnica vehicular						Nacional	
Descripción del Indicador				Formula del Indicador			
Mide el porcentaje de vehículos que cuentan con la inspección técnica vehicular aprobada sobre el total de vehículos con antigüedad mayor a tres años				(Número de vehículos que cuentan con inspección técnica vehicular aprobada/ número de vehículos inmatriculados en la SUNARP con antigüedad mayor a tres años)*100%			
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información			Tipo de Indicador
Número de vehículos que cuentan con inspección técnica vehicular aprobada		Anual		Reporte de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes			Resultado
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador					
		Creciente					
Órgano responsable de la Medición				Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes			

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base							X					Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado	12%	14%	24%	29%	36%	38%	40%	50%	60%	70%	80%	85%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
- se está asumiendo que todos los vehículos inmatriculados en SUNARP están en circulación.		

Justificación	Comentarios Adicionales
<p>La Ley N° 29237 crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares (ITV), cuya finalidad constituye certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos que circulan por las vías públicas terrestres a nivel nacional; así como, verificar que éstos cumplan las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el propósito de garantizar la seguridad del transporte y el tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables.</p> <p>En ese sentido, es necesario hacer seguimiento al estado de funcionamiento de los vehículos que circulan por las vías del país.</p>	<p>Para el cálculo del indicador se ha considerado que todos los vehículos a partir del tercer año (calculado desde el año siguiente a la fabricación) deben contar con certificado de ITV vigente. Por excepción, los vehículos del servicio de transporte especial de personas y/o mercancías en vehículos menores de las categorías N, O y L5 deben contar con ITV a partir del segundo año.</p>



Ficha del Indicador 8.1

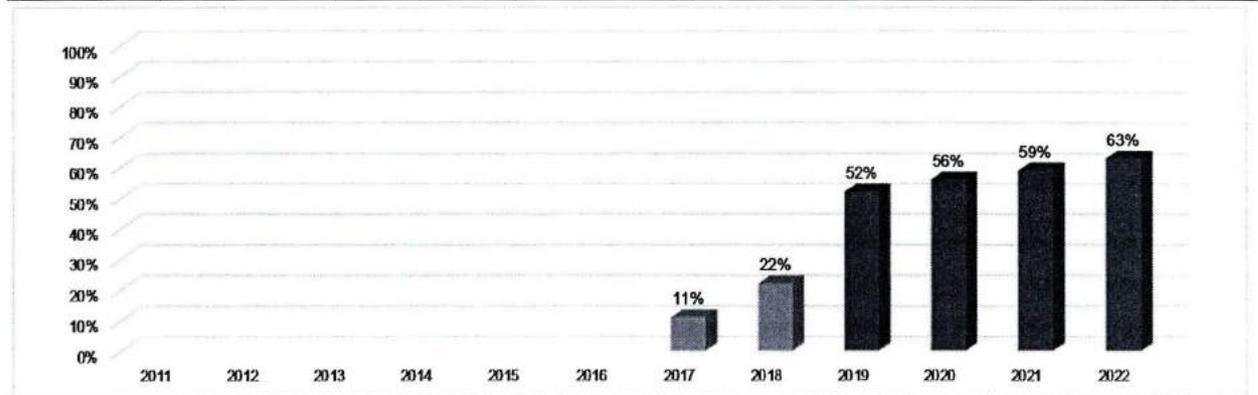
Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transportes al ciudadano y fortalecer la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transportes.
---	---

Nombre del Indicador	Porcentaje de instrumentos técnico-normativos para mejorar la gestión ambiental de los proyectos y servicios de transportes y la estimación de GEI y otros contaminantes atmosféricos.	Nivel de desagregación Geográfica	Nacional
-----------------------------	--	--	----------

Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Son todos los mecanismos orientados a la ejecución efectiva de la gestión socio ambiental aplicable a los proyectos de infraestructuras y servicios de transportes, así como los mecanismos para la estimación de las emisiones de GEI y otros contaminantes atmosféricos del sector.	$x: \text{año de evaluación}$ $y: \text{año base (2017)}$ $\frac{[(A_x) + \sum(A_{x-1} + A_{x-2} + \dots + A_y)]}{B} \times 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
A = N° Instrumentos técnicos-normativos del sector en un año determinado para la: - Gestión socio ambiental de los proyectos y servicios - Estimación de GEI y otros contaminantes atmosféricos	Anual	Reporte de la Dirección General de Asuntos Ambientales (DGAAM) Otras entidades como: DGAC, OGPP, DGPP, ProNac, ProsDes, Municipalidad Metropolitana de Lima, Municipalidad Provincia del Callao, OSINERMIN, APN, entre otros	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
B = N° Instrumentos técnicos-normativos del sector en el año t para: - Gestión socio ambiental de los proyectos - Estimación de GEI y otros contaminantes atmosféricos	Creciente	↑	

Linea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							11%	22%	52%	56%	59%	63%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
para el sector en los temas ambientales, todos los instrumentos técnicos y normativos necesarios para la adecuada gestión socio ambiental de los proyectos y servicios de transporte y comunicaciones se actualicen y/o elaboren. La estimación de los GEI y otros contaminantes atmosféricos, esta condicionado a la información disponible que las entidades involucradas proporcionen a la DGAA y a la capacidad técnica para el desarrollo de los reportes.		

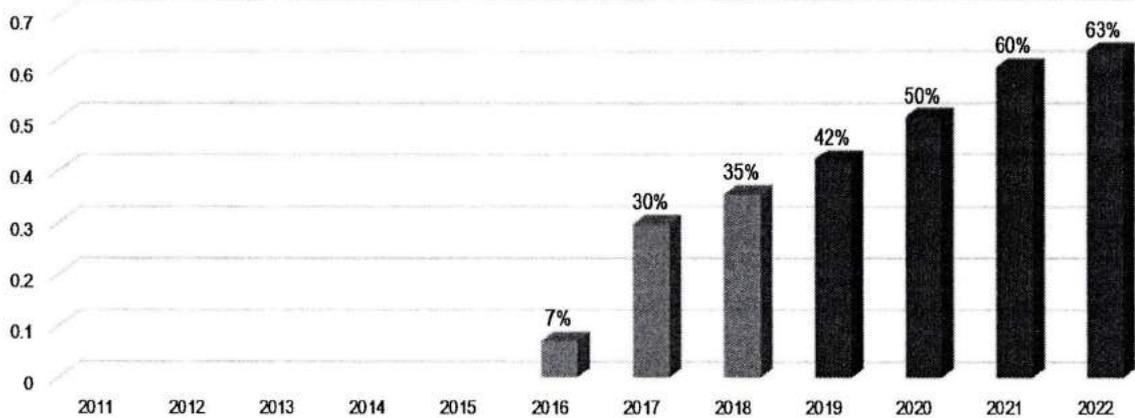
Justificación	Comentarios Adicionales
Se busca mejorar la gestión socio ambiental, a través de la elaboración de normativa e instrumentos técnicos como manuales, guías, compendios entre otros, que favorezcan el proceso de certificación y supervisión de los proyectos de infraestructura y servicios de transportes y comunicaciones. El sector transporte contribuye y significativamente con el deterioro de la calidad del aire, y es uno de los mayores aportantes de GEI del país, por tanto, es importante que los esfuerzos que hace el sector a través de la implementación de políticas, planes, programas y proyectos puedan estimar la reducción de GEI, y así visibilizar el aporte del MTC en la mejora de la salud de la población y combate contra el cambio climático.	La DGASA es un órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Ambiental Sectorial y se encarga de velar por el cumplimiento de las normas socio ambientales, con el fin de asegurar y velar la viabilidad socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte. En el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (INGEI) del año 2012, la segunda categoría con mayores emisiones de GEI es Energía, con 44 638 Gg CO ₂ e, donde se encuentran las emisiones generadas por la combustión móvil, sector Transporte, con 17 847 Gg CO ₂ e, lo que constituye el 10.42% del total de emisiones nacionales de ese año. En ese sentido, es importante que las acciones que el sector implemente tengan un componente de mitigación de GEI para contribuir con la reducción de emisiones del sector año a año. Asimismo, el Informe Nacional del Estado del Ambiente (INEA) del año 2012 y 2013 elaborado por el Ministerio del Ambiente (MINAM) revela la situación de los componentes ambientales producto de las dinámicas económicas, sociales e institucionales que tienen lugar en el Perú, y precisa que la principal fuente de presión sobre la calidad del aire se asocia con el aumento del parque automotor y el uso de combustibles fósiles.



Ficha del Indicador 9.1

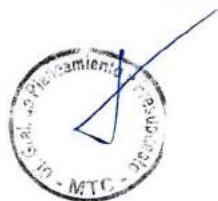
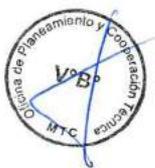
Objetivo Estratégico institucional		Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet de banda ancha			Nacional
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
Este indicador considera a la cobertura al servicio de internet de internet fijo o móvil de banda ancha a nivel de localidad, según información reportada por la empresas operadoras.		$\frac{\text{Total de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet}}{\text{Total de localidades con población mayor a 100 habitantes}} * 100\%$	
Variable 1° del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Localidades con cobertura de internet	Anual	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	Resultado
Variable 2° del Indicador	Sentido del Indicador		
-	Creciente		
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Linea de base						X						Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						7%	30%	35%	42%	50%	60%	63%



Limitaciones o supuestos	Histórico Metas
<p>En el caso del presente indicador dependemos de la información que reportan las empresas operadoras de telecomunicaciones y en la verificación de la información, asimismo, se consideró localidades con cobertura de internet de banda ancha a los que cuentan con servicios móviles 4G.</p>	

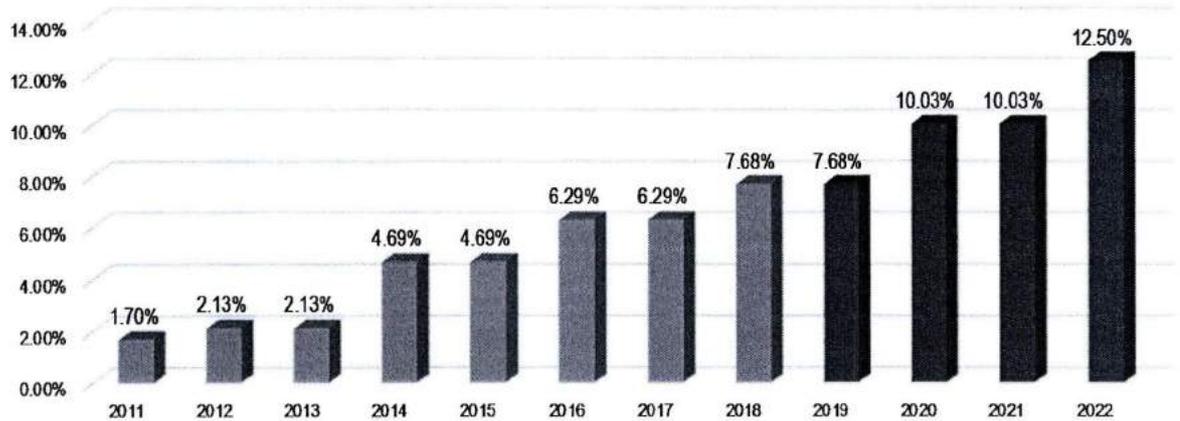
Justificación	Comentarios Adicionales
<p>El indicador es relevante porque muestra la cobertura del servicio de internet de banda ancha a nivel de localidades. Asimismo, este indicador nos permitirá identificar el territorio en los que se requiere impulsar el despliegue de nueva infraestructura para el acceso a este servicio.</p>	



Ficha del Indicador 9.2

Objetivo Estratégico Institucional		Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de Televisión Digital Terrestre (TDT)			Nacional
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
Mide el nivel de penetración de la Televisión Digital Terrestre (TDT) a nivel de distritos		$\left[\frac{\text{Número de distritos con cobertura de al menos una señal de Televisión Digital Terrestre (TDT)}}{\text{Total de distritos a nivel Nacional}} \right] * 100\%$	
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Número de distritos con cobertura de al menos una señal	Bianual	Reporte de la Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones (DGAT)	Resultado
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
-	Creciente		
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones	

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado	1.70%	2.13%	2.13%	4.69%	4.69%	6.29%	6.29%	7.68%	7.68%	10.03%	10.03%	12.50%

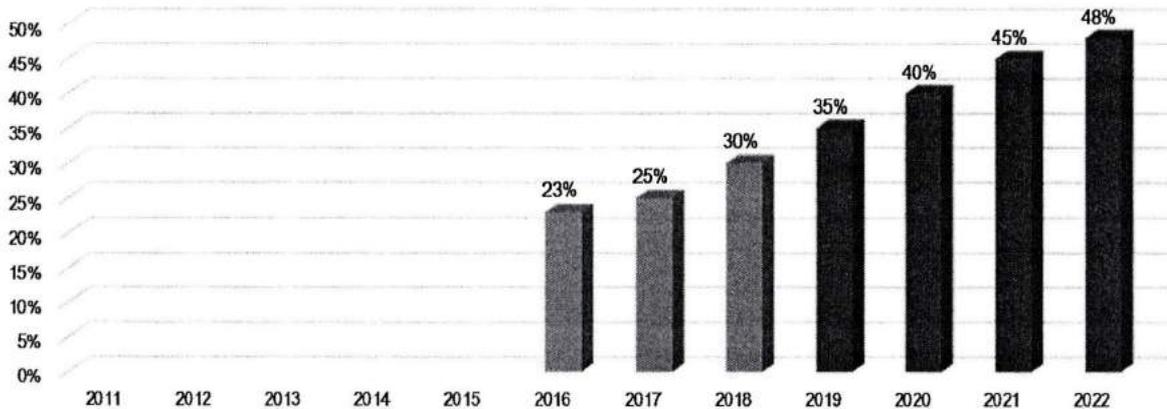


Limitaciones o supuestos	Histórico
<ul style="list-style-type: none"> - Se está considerando para el inicio de operaciones de las estaciones de TDT los plazos establecidos en el Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre (TDT) aprobado mediante DS N° 017-2010-MTC/03. - Se considera que un distrito cuenta con cobertura de TDT, cuando un centro poblado del distrito tiene señal de por lo menos una estación de TDT. - La implementación de las estaciones de TDT las realizan los radiodifusores con sus propios recursos. 	Metas
Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador brinda información sobre el avance del número de distritos que cuentan con el servicio de televisión digital terrestre (TDT) cada dos años.	La frecuencia de evaluación del indicador es bianual, debido a que el Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre (TDT), establece el desarrollo de la TDT por territorios considerando el inicio de operaciones progresivo cada dos años en cada territorio



Ficha del Indicador 9.3

Objetivo Estratégico Institucional		Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional											
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica										
Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales			Nacional										
Descripción del Indicador		Formula del Indicador											
El indicador busca el porcentaje de distritos que tienen acceso a los servicios postales básicos, tomando como referencia una base de 431 distritos de un total de 1874 distritos a nivel nacional.		$(\text{Número de distritos que tienen acceso a los servicios postales básicos.} / \text{Número total de distritos.}) * 100\%$											
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador										
Distritos	Anual	Operador designado – SERPOST S.A.	Resultado										
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador												
-	Crecente												
Órgano responsable de la Medición		Operador designado – SERPOST S.A.											
Comportamiento del Indicador en el Tiempo													
Línea de base								X					Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Resultado						23%	25%	30%	35%	40%	45%	48%	



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
En el caso del presente indicador dependemos de la información del operador designado – SERPOST S.A. y en la verificación de la información.		
Justificación	Comentarios Adicionales	
El indicador es importante pues brinda información sobre el acceso que tiene la población a los servicios postales básicos. Además permitirá identificar el territorio nacional en los que el operador designado – SERPOST S.A. requiere brindar el servicio postal básico	<p>Un distrito se considera con acceso a los servicios postales básicos, si la capital del distrito cuenta con al menos un punto de atención postal donde se prestan los servicios postales básicos</p> <p>Servicio Postal Básico (*): comprende la admisión, el tratamiento, el transporte y la distribución de los siguientes servicios:</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Envíos de correspondencia • Envíos prioritarios y no prioritarios hasta 2 Kg • Cartas, tarjetas postales, impresos y pequeños paquetes hasta 2 Kg • Envíos para ciegos hasta 7 Kg • Sacas especiales (sacas M) hasta 30 Kg □ Encomiendas Encomiendas postales hasta 20 Kg <p>(*) Convenio Postal Universal, UPU, 2012</p>	



Ficha del Indicador 10.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional
---	--

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de uso del servicio de internet, de personas mayores de 6 años	Nacional

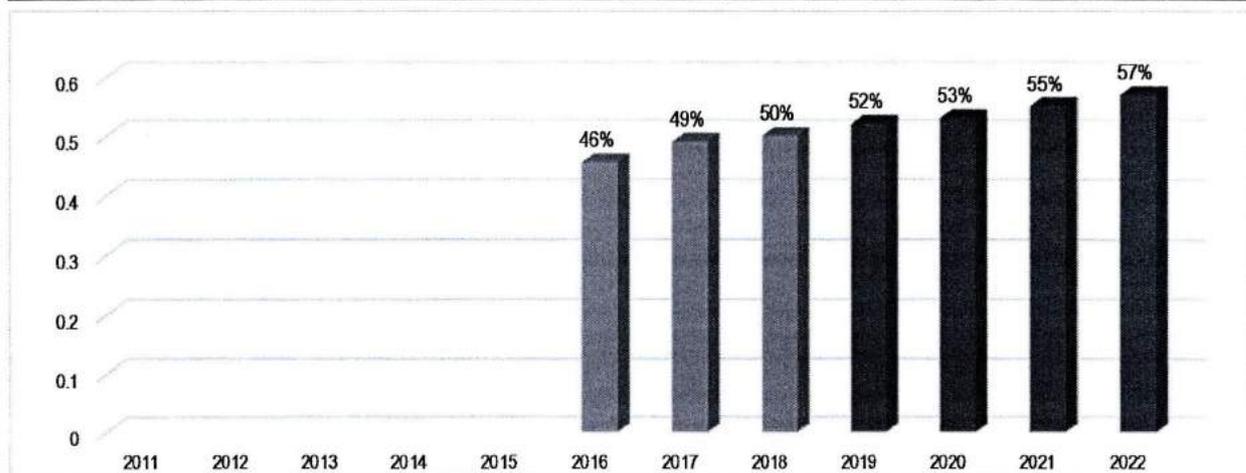
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Este indicador mide el uso del servicio de internet a partir de usuarios de 6 años a más, según la ENAHO	$(\text{Total de personas de 6 años que usan internet} / \text{Total de personas de 6 años y más}) * 100\%$

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Uso del Internet	Anual	Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)	Resultado
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
-	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						46%	49%	50%	52%	53%	55%	57%



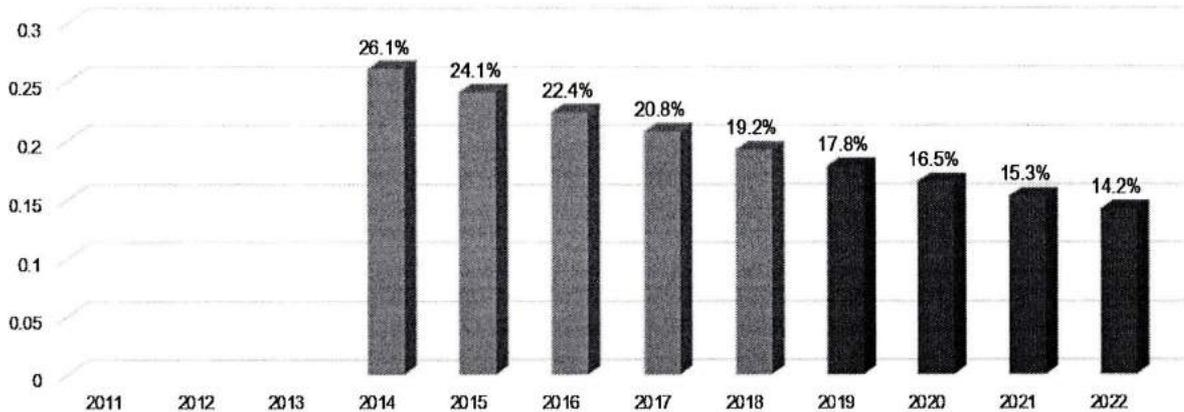
Limitaciones o supuestos	Histórico Metas
<p>La población objetivo se define como el conjunto de todas las viviendas particulares y sus ocupantes residentes en el área urbana y rural del país. Asimismo, se excluye a los miembros de las fuerzas armadas que viven en cuarteles, campamentos, barcos, y otros. También se excluye a las personas que residen en viviendas colectivas (hoteles, hospitales, asilos y claustros religiosos, cárceles, entre otros).</p> <p>Por otro lado, al ser datos provenientes de una muestra representativa, se utilizan factores de expansión que son ajustados teniendo en cuenta las proyecciones de población.</p>	

Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador es relevante porque muestra el uso de Internet por parte de los peruanos.	-



Ficha del Indicador 11.1

Objetivo Estratégico Institucional		Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional										
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica		
Porcentaje de hogares que no contratan el servicio de internet debido a que considera tarifas altas										Nacional		
Descripción del Indicador					Formula del Indicador							
Este indicador permite medir la asequibilidad del servicio de internet					(Hogares que no contratan el servicio de internet debido a que consideran las tarifas altas/ hogares que no contratan el servicio de internet)*100%							
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información					Tipo de Indicador			
Hogares que no contratan el servicio de Internet por considerar tarifas altas		Anual		Reporte del Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL)					Resultado			
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador										
Hogares que no contratan el servicio de Internet		Decreciente		↓								
Órgano responsable de la Medición				Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones								
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base							X					Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado				26.1%	24.1%	22.4%	20.8%	19.2%	17.8%	16.5%	15.3%	14.2%

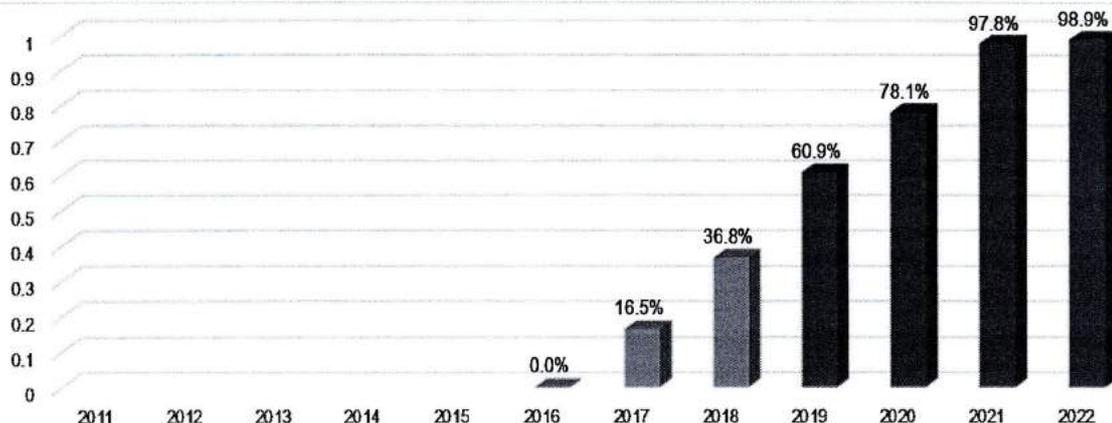


Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<p>La población objetivo se define como el conjunto de todas las viviendas particulares y sus ocupantes residentes en el área urbana y rural del país. Asimismo, se excluye a los miembros de las fuerzas armadas que viven en cuarteles, campamentos, barcos, y otros. También se excluye a las personas que residen en viviendas colectivas (hoteles, hospitales, asilos y claustros religiosos, cárceles, etc.).</p> <p>Por otro lado, al ser datos provenientes de una muestra representativa, se utilizan factores de expansión que son ajustados teniendo en cuenta las proyecciones de población.</p>		
Justificación	Comentarios Adicionales	
<p>Es necesario conocer las causales que limitan el acceso a los servicios de telecomunicaciones. Uno de los más importantes es la asequibilidad de los servicios de internet, debido a que este es determinante para lograr el uso de dicho servicio por el conjunto de la población</p>	<p>De la Encuesta Residencial de Servicios de Telecomunicaciones (ERESTEL), se calcula el indicador de la siguiente manera: el cociente entre la cantidad de hogares que no cuenta con acceso a internet fijo debido a que considera a las tarifas muy elevadas y la cantidad de hogares que no cuenta con el servicio de internet fijo. Dichas preguntas, correspondientes a la sección de acceso de internet, fueron dirigidas al jefe de hogar.</p>	



Ficha del Indicador 12.1

Objetivo Estratégico Institucional				Modernizar la Gestión Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones									
Nombre del Indicador						Nivel de desagregación Geográfica							
Índice de implementación de los indicadores asociados a la gestión administrativa institucional						Nacional							
Descripción del Indicador				Formula del Indicador									
Mide el nivel de implementación de las acciones estratégicas institucionales en los principales sistemas administrativos, Modernización, Recursos Humanos, Control, y otros componente importantes de la gestión Gobierno electrónico y la implementación de la infraestructura de los Juegos Panamericanos.				(Porcentaje de procedimientos administrativos simplificados y automatizados*0.2+ Porcentaje de actividades para la implementación del sistema de control interno con respecto a la programación al 2021*0.2+Porcentaje de productos elaborados en el marco del implementación del servicio civil meritocratico*0.2+Porcentaje de implementación de soluciones informáticas y de gobierno electrónico desplegadas en el MTC según programación hasta el 2021*0.2+Porcentaje de procesos institucionales mapeados*0.1+ Porcentaje de implementación de la infraestructura de los Juegos Panamericanos 2019*0.1)									
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información			Tipo de Indicador						
Índice		Anual		Reporte elaborado por diversas Direcciones de la Secretaria General y Proyecto especial Juegos Panamericanos y Parapanamericanos			Resultado						
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador											
		Creciente		↑									
Órgano responsable de la Medición				Secretaria General									
Comportamiento del Indicador en el Tiempo													
Línea de base						X				Meta Final			
Periodo		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							0.0%	16.5%	36.8%	60.9%	78.1%	97.8%	98.9%



Limitaciones o supuestos		Histórico	Metas
Se toman en cuenta las limitaciones y supuestos de los indicadores que lo componen			
Justificación		Comentarios Adicionales	
El presente indicador mide de forma global los principales indicadores de soporte que maneja el Ministerio		Sin comentarios	



Ficha del Indicador 13.1

Objetivo Estratégico Institucional Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC

Nombre del Indicador Índice de implementación de la Gestión del Riesgo de Desastres
Nivel de desagregación Geográfica Nacional

Descripción del Indicador Mide el nivel de implementación de la Gestión del Riesgo de Desastres en el Ministerio

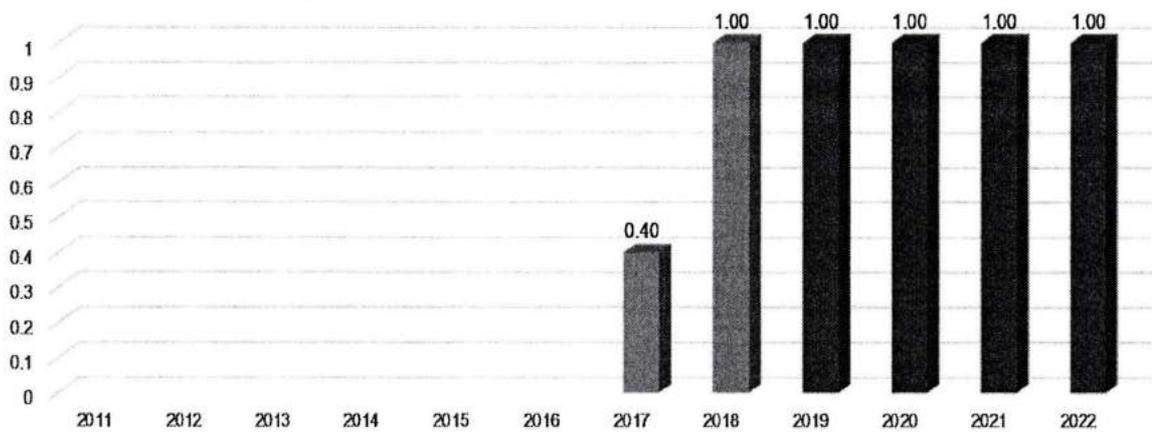
Formula del Indicador (Porcentaje de actividades en GRD implementadas con respecto a la programación de actividades en Gestión del Riesgo de Desastres * 0.6 + Porcentaje de revisiones y/o actualizaciones del Plan de Continuidad Operativa según lo programado hasta el 2021*0.4)

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Índice	Anual	Reporte de la Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres	Resultado
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente	↑	

Órgano responsable de la Medición Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Linea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							0.40	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
Justificación	Comentarios Adicionales	



Ficha del Indicador 1.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte urbano
Acción Estratégica Institucional	Servicio de transporte público urbano masivo en la ciudad de Lima

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de la infraestructura ejecutada del Metro de Lima y Callao	Regional

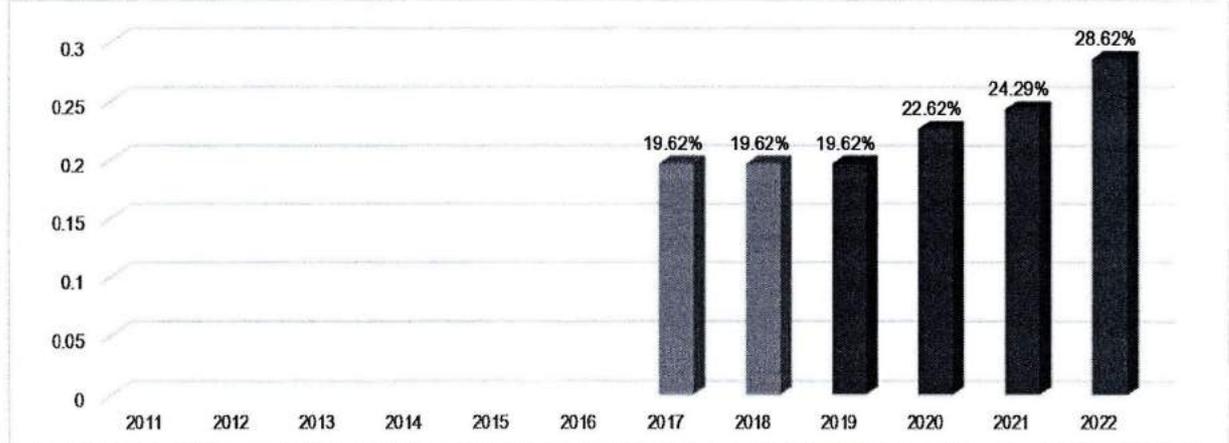
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide el porcentaje de avance de la infraestructura del Metro de Lima y Callao ejecutada y lo compara con lo planificado.	$(\text{Cantidad de kilómetros de la infraestructura del Metro de Lima y Callao ejecutados} / \text{Cantidad de kilómetros de la infraestructura del Metro de Lima y Callao planificados}) * 100$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Cantidad de kilómetros implementados del Metro de Lima y Callao	Año	Informe de la Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
Cantidad de kilómetros proyectados del Metro de Lima y Callao	Creciente	↑	

Órgano responsable de la Medición	Autbridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base												X	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Resultado							19.62%	19.62%	19.62%	22.62%	24.29%	28.62%	



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<p>La cantidad de kilómetros planificados del Metro de Lima y Callao será tomada del Decreto Supremo N° 059-2010-MTC, que crea la Red Básica del Metro de Lima y Callao, compuesta por 5 Líneas, y el Decreto Supremo N° 009-2013-MTC que incorpora la Línea 6, en tanto no se obtengan los resultados del Plan Maestro del Metro de Lima y Callao al 2050.</p> <p>De acuerdo a estos documentos, la cantidad de Kilómetros es la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Km de vías en operación: 34 Km (Línea 1) - Km que conforman el Metro de Lima y Callao planificada: 173.3. Línea 1 (34 Km.), Línea 2 (27 Km.), Línea 3 (38.2 Km.), Línea 4 (30.8 Km.), Línea 5 (13.3 Km.) y Línea 6 (30 Km.) <p>Se actualizaron los indicadores de acuerdo al Anexo II de la Adenda N° 2 del contrato de Concesión suscrito en diciembre de 2018.</p>		

Justificación	Comentarios Adicionales
Permite monitorear el grado de avance de la implementación del Metro de Lima y Callao.	Cantidad de kilómetros ejecutados, medidos en términos de Obras concluidas y en proceso de pruebas de puesta en marcha.



Ficha del Indicador 1.2.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la disponibilidad y uso del sistema de transporte urbano
Acción Estratégica Institucional	Asistencia técnica para la elaboración de Planes Reguladores de Rutas (PRR) en ciudades de más de 100 000 habitantes
Nombre del Indicador	
Porcentaje de Municipalidades Provinciales de las ciudades principales que tuvieron asistencia técnica para la elaboración de Planes Reguladores de Rutas (PRR)	Nivel de desagregación Geográfica Regional

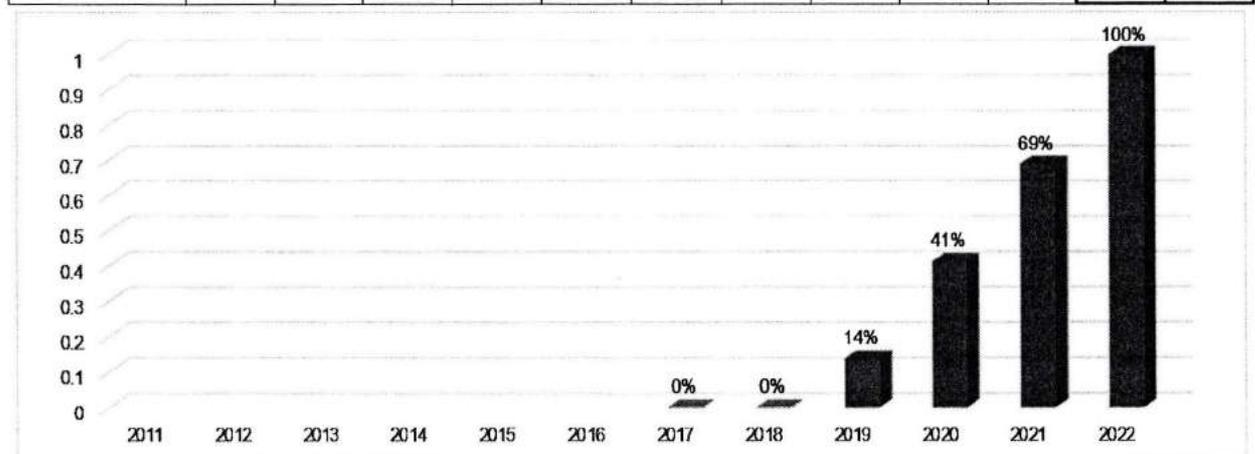
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Este indicador permite medir el porcentaje de Municipalidades Provinciales de las ciudades principales que han aprobado sus PRR para una habilitación ordenada de los vehículos que prestarán servicios de transporte terrestre	$(\text{Número de Municipalidades Provinciales de las ciudades principales que tuvieron asistencia técnica para la elaboración de PRR} / \text{Número de GL}) * 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Número de Municipalidades Provinciales de las ciudades principales que cuentan con PRR aprobados	Año	Reporte de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Decreciente	↓	

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Linea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							N.D.	0%	14%	41%	69%	100%



Limitaciones o supuestos
<ul style="list-style-type: none"> - Uno de los supuestos es que el MTC publicará en el año 2019 el Manual para la Elaboración de PRR que determinará los componentes mínimos que debe incluir un PRR. - Una de las limitaciones está referida a la insuficiencia de recursos que las Municipalidades Provinciales podrían presentar para la elaboración de este tipo de documentos técnicos.

Justificación	Comentarios Adicionales
La Séptima Disposición Complementaria Final del Reglamento Nacional de Administración de Transporte señala que la autoridad competente de ámbito provincial debe aprobar y hacer público su Plan Regulador de Rutas. Asimismo, una vez aprobado el Plan Regulador de Rutas, o antes si así lo dispone la autoridad competente procederá a otorgar autorizaciones para la prestación del servicio de transporte de personas, aplicando lo previsto en el reglamento referido.	- La identificación de ciudades principales se obtuvo del Boletín Especial N°23 del INEI titulado Perú: Estimaciones y Proyecciones de Población Total por Sexo, según Principales Ciudades, 2000-2015.



Ficha del Indicador 2.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.
Acción Estratégica Institucional	Red vial nacional en buen estado para la población nacional

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de la red vial nacional pavimentada	Regional

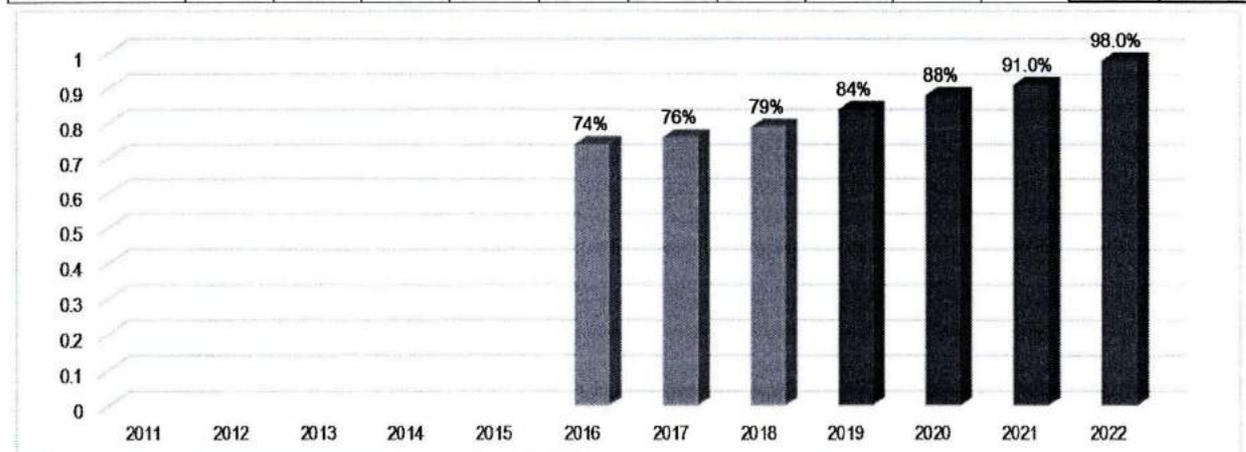
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador busca medir la proporción de la Red Vial Nacional pavimentada, respecto al total de Red Vial Nacional (RVN), de acuerdo al Decreto Supremo N° 017-2007-MTC-Reglamento de Jerarquización Vial la RVN corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales	$(\sum \text{de Kilómetros de la Red Vial Nacional pavimentada} / \text{Total de kilometros la Red Vial Nacional}) * 100\%$

Variable 1° del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Kilometros de red pavimentada	Año	Reporte de Provias Nacional PVN	Producto
Variable 2° del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Provias Nacional PVN
--	----------------------

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						74%	76%	79%	84%	88%	91.0%	98.0%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

La limitación para determinar el valor del indicador, es un cálculo aproximado, que tiene como base el stock de red pavimentada y total RVN existente aprobado por Resolución Ministerial 518-2011-MTC/02.

Justificación	Comentarios Adicionales
Este indicador permite medir de manera directa la proporción de Red Vial Nacional pavimentada de la Red Vial Nacional, además de estar relacionado con la reducción de los costos de operación vehicular y tiempo de los usuarios.	El indicador es un cálculo aproximado, de la medición de los kilómetros de carreteras de la Red Vial Nacional con tipo de superficie de rodadura pavimentado. La línea base es la es el Inventario Vial Básico aprobado por Resolución Ministerial 518-2011-MTC/02. A esta línea, se añaden anualmente los nuevos kilómetros pavimentados como consecuencia de los niveles de intervención de las obras construcción, rehabilitación y mejoramiento (pavimentado con asfalto y soluciones básicas).



Ficha del Indicador 2.1.2

Objetivo Estratégico Institucional	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.
Acción Estratégica Institucional	Red vial nacional en buen estado para la población nacional
Nombre del Indicador	
Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado	Nivel de desagregación Geográfica Regional

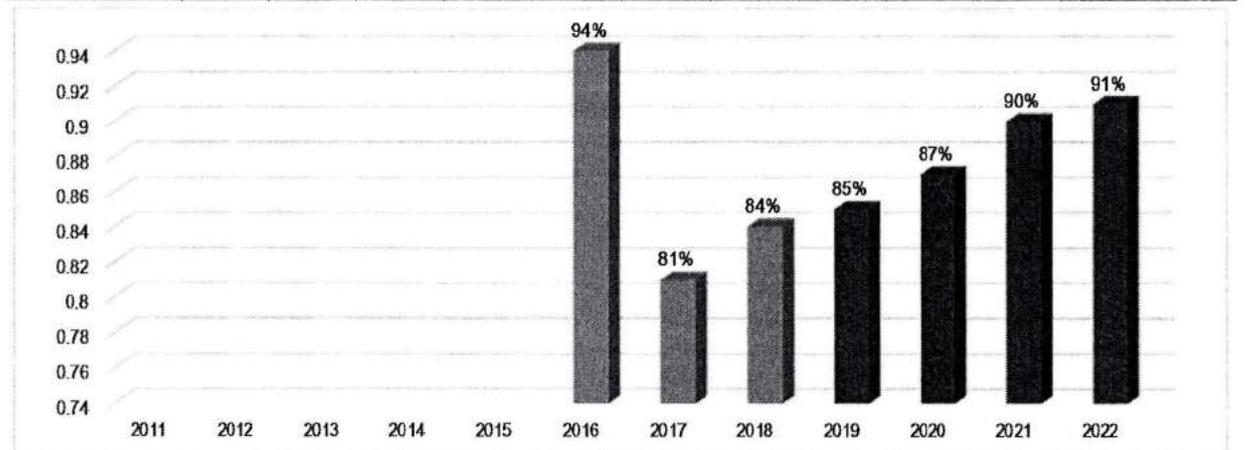
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador busca medir la proporción de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado de conservación respecto del total de la Red Vial Nacional pavimentada.	$\frac{[\text{Línea base del inventario básico (Stock RVN pavimentada en buen estado en kilómetros)} + \text{Cantidad de kilómetro con rehabilitación, mejoramiento, construidos y mantenimiento periódico (terminados después del inventario)}]}{\text{Ct. Longitud RVN pavimentada}} \times 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Kilómetros rehabilitados, mejorados y construidos	Año	Reporte de Provias Nacional, OSITRAN y DGPPT	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
Creciente	↑		

Órgano responsable de la Medición	Provias Nacional PVN
--	----------------------

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

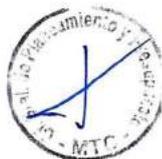
Línea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						94%	81%	84%	85%	87%	90%	91%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	-----------	-------

En algunos casos, los supuestos son que los tramos concesionados o con contratos por niveles de servicio están en estado bueno, lo que en realidad requiere verificación que no siempre se realiza es la actualización de los parámetros para determinar el estado. En el año 2017, como resultado del fenómeno El Niño Costero, el valor del indicador se redujo

Justificación	Comentarios Adicionales
Este indicador permite medir de manera directa la calidad de la Red Vial Nacional. La verificación de estado de la superficie es importante pues refleja el esfuerzo realizado por el MTC en las labores de conservación, rehabilitación, mejoramiento y construcción. Debe precisarse que si no se realiza, el mantenimiento continuo (rutinario y periódico) a la red pavimentada, el estado de la superficie se deteriora de manera acelerada reduciendo la vida útil de las Carreteras, lo que implica un gran desperdicio de recursos en rehabilitaciones que se podría evitar.	Para la construcción del indicador se toma como referencia la información de estado de superficie del inventario vial básico aprobado por Resolución Ministerial N° 518-2011-MTC/02



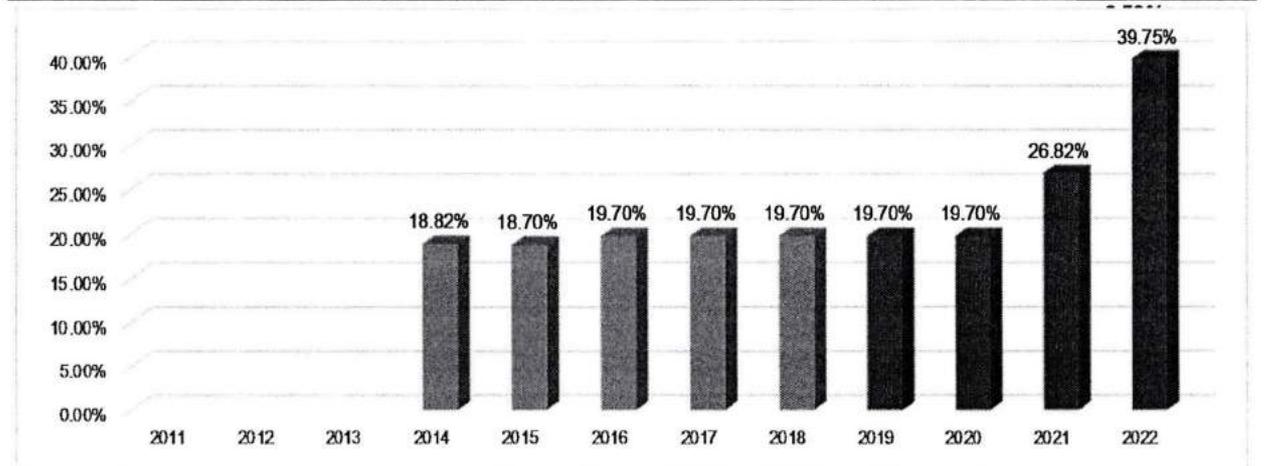
Ficha del Indicador 2.1.3																										
Objetivo Estratégico Institucional		Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.																								
Acción Estratégica Institucional		Red vial nacional en buen estado para la población nacional																								
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica																
Porcentaje de puentes modulares o definitivos instalados o construidos según programación al 2021 en la Red Vial Nacional										Regional																
Descripción del Indicador						Formula del Indicador																				
Mide el avance de puentes modulares o puentes definitivos instalados o construidos en la Red Vial Nacional, en relación a la programación al 2021.						$(\text{Número de puentes modulares o puentes definitivos mejorados} / \text{Total de puentes modulares o puentes definitivos mejorados según la programación al 2021 en las regiones}) * 100$																				
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información					Tipo de Indicador																	
Puentes modulares o puentes definitivos mejorados en la RVN		Anual		Reporte de RVN					Producto																	
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador																								
		Creciente		↑																						
Órgano responsable de la Medición				PROVIAS NACIONAL																						
Comportamiento del Indicador en el Tiempo																										
Línea de base											X		Meta Final													
Periodo		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022													
Resultado								9%	30.00%	65.00%	76.00%	100.00%	100.00%													
<table border="1"> <caption>Comportamiento del Indicador en el Tiempo</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Resultado (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2017</td><td>9%</td></tr> <tr><td>2018</td><td>30.00%</td></tr> <tr><td>2019</td><td>65.00%</td></tr> <tr><td>2020</td><td>76.00%</td></tr> <tr><td>2021</td><td>100.00%</td></tr> <tr><td>2022</td><td>100.00%</td></tr> </tbody> </table>													Año	Resultado (%)	2017	9%	2018	30.00%	2019	65.00%	2020	76.00%	2021	100.00%	2022	100.00%
Año	Resultado (%)																									
2017	9%																									
2018	30.00%																									
2019	65.00%																									
2020	76.00%																									
2021	100.00%																									
2022	100.00%																									
Limitaciones o supuestos				Histórico					Metas																	
La entrega de la estructura requerida para atravesar un accidente geográfico o un obstáculo natural o artificial, denominado puente, en promedio toma 5 años, explicado por el tiempo que toma a las empresas en la elaboración de los estudios de perfil y definitivo, exceden el plazo contractual.																										
Justificación						Comentarios Adicionales																				
El indicador permite realizar el seguimiento y evaluación de los puentes (definitivos) para incrementar el número de puentes, con diseño de carga a exigencia de tráfico actual (> 48 Ton) e instalación de puentes modulares para reemplazar los puentes artesanales (estructura de madera, palos, cepa de rieles y otros) inapropiados para la seguridad vial.						Reportes por departamento																				



Ficha del Indicador 2.2.1

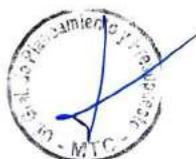
Objetivo Estratégico Institucional	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.		
Acción Estratégica Institucional	Red vial departamental y vecinal en buen estado en las regiones		
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de la red vial departamental en buen estado			Regional
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
Porcentaje de la Red Vial Departamental (Pavimentada y No Pavimentada) en conservación que se encuentra en buen estado.		$(\sum \text{ de Kilómetros de la Red Vial Departamental en buen estado} / \text{ Total de kilómetros de la red vial departamental}) * 100\%$	
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Kilómetros	Anual	Reporte de Provias Descentralizado	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
Creciente	↑		
Órgano responsable de la Medición		PROVIAS Descentralizado	

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Linea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total				18.82%	18.70%	19.70%	19.70%	19.70%	19.70%	19.70%	26.82%	39.75%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
El MTC en su calidad de ente rector, carece de lineamientos y procedimientos que permita al Gobierno Regional recoger y reportar información sobre el IVG de la Red Vial Departamental. El indicador asume los IVG están actualizado lo que no es exacto pues los inventarios se han actualizado en dos grupos de departamentos en dos momentos diferentes de tiempo y en ambos casos ya tienen un grado de desactualización. Para la proyección de metas 2019-2021 se está incorporando los 2,000 km de conservación de vías departamentales a través del Plan para el Desarrollo de Infraestructura, Servicios y Logística de Transporte en el ámbito subnacional –PROREGIÓN		

Justificación	Comentarios Adicionales
Este indicador permite medir la calidad de la superficie de las Carreteras Departamentales. Debe precisarse, si no se realiza, el mantenimiento continuo a la Red Vial Departamental, las carreteras que la componen se deterioran reduciendo su vida útil, lo que implica una gran pérdida de recursos en rehabilitaciones evitables	El Inventario Vial Georeferenciado, es el registro, ordenado, sistemático y actualizado de todas las carreteras existentes, especificando su ubicación, características físicas y estado operativo. El Inventario Vial de Carácter Básico tiene por objetivo es obtener o actualizar información relativa a la ubicación, longitud, características geométricas generales, tipo de superficie de rodadura, clasificación o jerarquización, estado situacional general. En este caso, para la construcción del indicador se utilizan los datos más actuales sobre el estado de la superficie de la Red Vial Departamental



Ficha del Indicador 2.2.2

Objetivo Estratégico Institucional	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.
Acción Estratégica Institucional	Red vial departamental y vecinal en buen estado en las regiones

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de puentes modulares o definitivos instalados o construidos según programación al 2021	Institucional

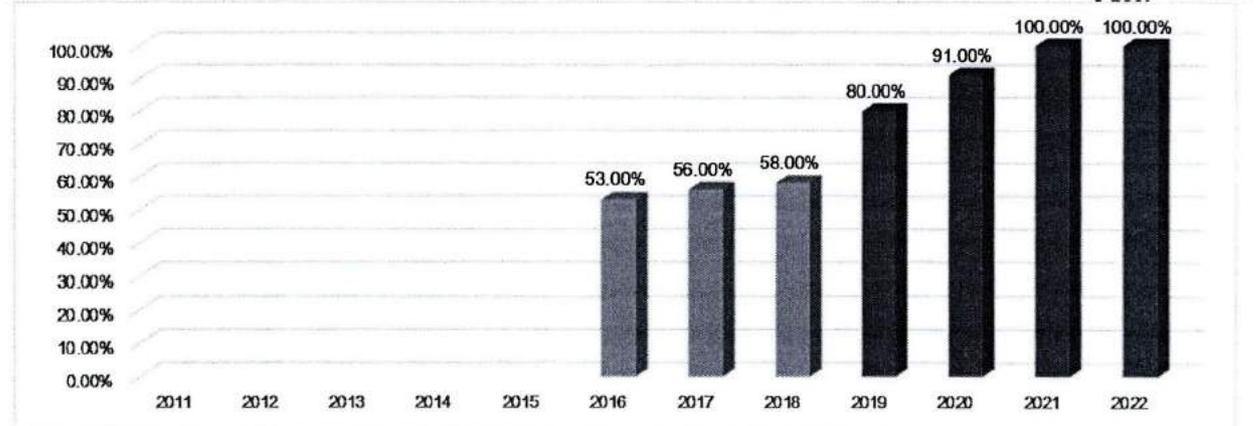
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de puentes modulares o puentes definitivos instalados o construidos según la programación al 2021	(Número de puentes modulares o puentes definitivos mejorados / Total de puentes modulares o puentes definitivos según la programación al 2021 en las regiones) *100

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Puentes modulares o puentes definitivos instalados o	Anual	Reporte de Provias Descentralizado	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Provias Descentralizado
--	-------------------------

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base												X	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Total						53.00%	56.00%	58.00%	80.00%	91.00%	100.00%	100.00%	



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<p>Con el Oficio N° 083-2018-MTC/02, de fecha 15/05/2018, se solicitó a la ARCC, recursos para la adquisición de 98 estructuras modulares por la suma de S/. 89,904,712. Su instalación estaría programada para el año 2019</p> <p>Al 18 de junio, se ha programado la compra de 87 estructuras modulares a partir del año 2019, su instalación estaría programada para los años 2020 y 2021.</p>		

Justificación	Comentarios Adicionales
<p>La instalación de estructuras modulares de puentes de armado rápido, tiene el objetivo de reemplazar estructuras provisionales en mal estado de conservación y en potencial riesgo de colapso, con lo cual se logra adecuadas condiciones de transitabilidad vehicular para los usuarios, así como, para atender las emergencias referidas a colapso de estructuras de puentes originalmente en servicio en tanto se construyan estructuras de carácter definitivo</p> <p>La instalación de puentes metálicos modulares permitió contar con estructuras provisionales de rápida instalación para restablecer la transitabilidad de la Red Vial Sub Nacional en el corto plazo. El sistema se basa en vigas de paneles de acero estructural, que miden 3,05 x 2,29 metros, que pueden ser combinados en diversas configuraciones para proporcionar un puente de viga diseñado para cualquier propósito específico.</p> <p>Dichos puentes modulares con un adecuado mantenimiento pueden durar hasta 50 años. Los modelos de puentes modulares instalados en el año 2017 son de tipo Acrow de fabricación estadounidense</p>	<p>En el año 2015 se instalaron 32 puentes modulares</p>



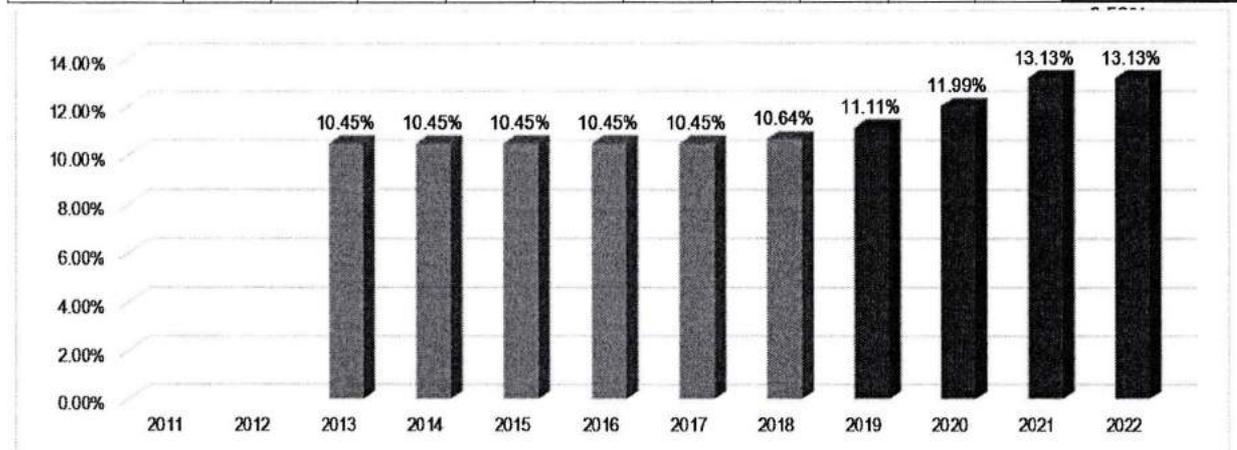
Ficha del Indicador 2.2.3

Objetivo Estratégico Institucional	Mejorar el nivel de la Infraestructura vial para la integración interna y externa de nuestro país.		
Acción Estratégica Institucional	Red vial departamental y vecinal en buen estado en las regiones		
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de la red vial vecinal en buen estado			Regional
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
Porcentaje de la Red Vial Vecinal (Pavimentada y No Pavimentada) en conservación que se encuentran en buen estado		$(\sum \text{de Kilómetros de la Red Vial Vecinal en buen estado} / \text{Total de kilómetros de la Red Vial Vecinal}) * 100\%$	
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Kilómetros	Anual	Reportes de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF) – MTC y Provias Descentralizado	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente 		

Órgano responsable de la Medición	Provias Descentralizado
--	-------------------------

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base	x											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total			10.45%	10.45%	10.45%	10.45%	10.45%	10.64%	11.11%	11.99%	13.13%	13.13%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

Se considera los caminos registrados en el SINAC y los no registrados, identificados en el IVG. Los problemas con los datos relacionados al estado de las vías vecinales es que el registro de los datos se ha hecho a lo largo de varios años y, por ello, los datos tienen diferente grado de desactualización. Por ello, la información no es del todo confiable. Para la proyección de metas 2018-2021 se está incorporando 2,875 km de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento periódico de caminos vecinales a través del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional - PATS

Justificación	Comentarios Adicionales
<p>Este indicador permite medir la calidad de la superficie de las Carreteras Vecinales. Debe precisarse, si no se realiza, el mantenimiento continuo a la Red Vial Departamental, las carreteras que la componen se deterioran reduciendo su vida útil, lo que implica una gran pérdida de recursos en rehabilitaciones evitables</p>	<p>El Inventario Vial Georeferenciado, es el registro, ordenado, sistemático y actualizado de todas las carreteras existentes, especificando su ubicación, características físicas y estado operativo. El Inventario Vial de Carácter Básico tiene por objetivo es obtener o actualizar información relativa a la ubicación, longitud, características geométricas generales, tipo de superficie de rodadura, clasificación o jerarquización, estado situacional general. El Inventario Vial Calificado registra los datos que permiten establecer que tipo de tratamiento requieren las vías vecinales. En este caso, para la construcción del indicador se utilizan los datos más actuales sobre el estado de la superficie de la Red Vial Vecinal</p>



Ficha del Indicador 3.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario nacional
Acción Estratégica Institucional	Plataformas logísticas implementadas en el país

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de proyectos de plataformas logísticas elaborados	Nacional

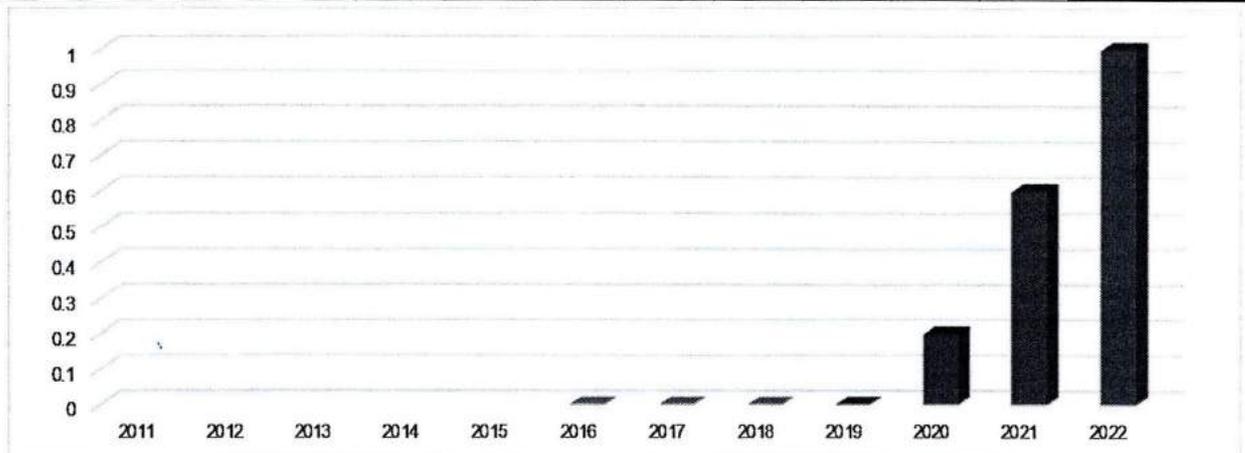
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de proyectos de plataformas logísticas planificadas y ejecutadas	$(\text{Cantidad de proyectos de plataformas logísticas ejecutadas} / \text{cantidad de plataformas logísticas planificadas}) * 100$

Variable 1° del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Proyecto	Trienal	Reporte de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Producto
Variable 2° del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente 		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						0%	0%	0%	0%	20%	60%	100%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	-----------	-------

Sujeto a la aprobación del Reglamento de Plataformas Logísticas.
 Se necesita la habilitación de terrenos que sean de propiedad del MTC para el desarrollo de Plataformas Logísticas.

Justificación	Comentarios Adicionales
<p>El indicador expresa el porcentaje plataformas logísticas operativas que han sido previamente identificadas como prioridad de intervención por parte del gobierno central (MTC), a través del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos.</p> <p>Las plataformas logísticas son zonas especializadas que cuentan con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de la carga de tránsito nacional o internacional, con fines de comercio interno o de comercio exterior, donde los distintos actores coordinan sus acciones.</p> <p>Albergan a múltiples empresas prestadoras de servicios logísticos, empresas transportistas, dueños de la carga, están conectadas generalmente a una infraestructura de transporte de alcance nacional y cuentan con accesos transporte y facilidades adecuadas para el manipuleo y el manejo de la carga, así como con servicios y facilidades mínimas para su operación.</p>	<p>La planificación de Plataformas Logísticas que desarrollen actividades que involucren competencias de otros sectores, se efectuará en coordinación con los mismos.</p>



Ficha del Indicador 3.2.1

Objetivo Estratégico Institucional	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario nacional
Acción Estratégica Institucional	Fiscalización y control continuo a los agentes del transporte acuático

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de empresas fiscalizadas que brindan el servicio de transporte acuático	Regional

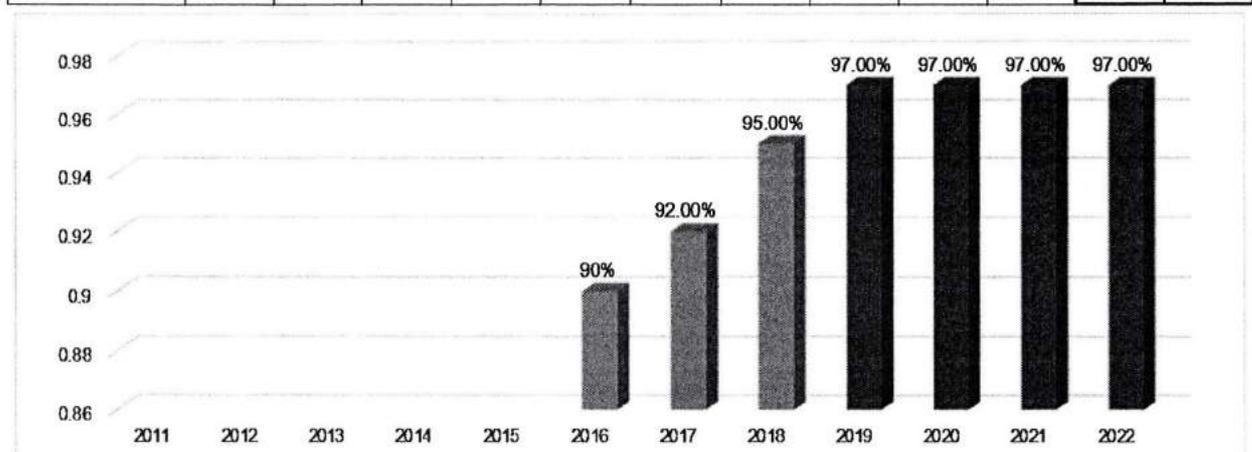
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide el porcentaje de las empresas fiscalizadas que brindan el servicio de transporte acuático	$(\text{Número de empresas que brindan el servicio de transporte acuático fiscalizadas}) / (\text{Total de empresas que brindan el servicio de transporte acuático}) * 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Empresas de transporte acuático	Año	Reporte de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						90%	92.00%	95.00%	97.00%	97.00%	97.00%	97.00%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	-----------	-------

Limitaciones de presupuesto y asignación de personal

Justificación	Comentarios Adicionales
La fiscalización es un trabajo continuo y programado que requiere de asignación de presupuesto y de personal, por lo que es una variable dependiente de estos factores. La fiscalización debe recibir el apoyo permanente para mantener la eficiencia del sistema de control en vista que en la amazonia hay tendencia a la informalidad.	La fiscalización presencial será reemplazada paulatinamente con la fiscalización en gabinete por medio de los sistemas informáticos a fin de mantener el porcentaje propuesto.



Ficha del Indicador 3.3.1

Objetivo Estratégico Institucional	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario nacional
Acción Estratégica Institucional	Vías Navegables en adecuadas condiciones para brindar el servicio de transitabilidad fluvial

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de kilómetros de vía navegable Intervenido	Nacional

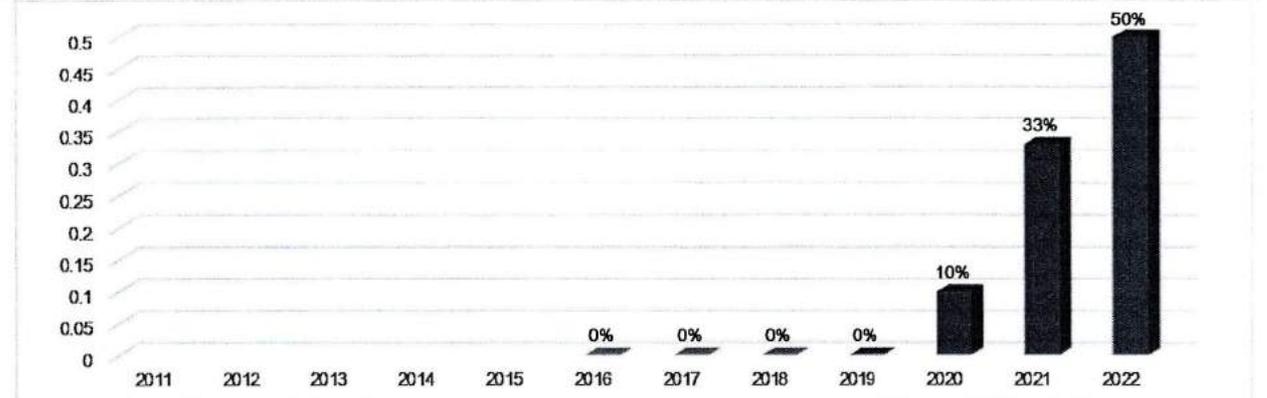
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Medir el porcentaje de Kilómetros de vías navegables que se encuentran en condiciones óptimas de navegabilidad durante los 365 días del año	$(\text{Número de Kilómetros de vía navegable Intervenido} / \text{Total de Kilómetros de vías navegables}) * 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Kilómetros de vías navegables	Año	Reporte de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base	x											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						0%	0%	0%	0%	10%	33%	50%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<ul style="list-style-type: none"> Se ha previsto la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario para el presente año fiscal, el cual tendrá como principal objetivo la identificación del total de kilómetros de vías navegables que brindan el servicio de transitabilidad fluvial en la Amazonía peruana. La Consulta Previa, la cual es un derecho de los pueblos indígenas u originarios a ser consultados previamente acerca de las medidas legislativas o administrativas que puedan afectar entre otras cosas su calidad de vida o desarrollo. La realización de esta consulta puede generar retrasos en la medición del indicador y a que el proceso de consulta muchas veces se extiende más de lo previsto. Uno de los supuestos empleados para la medición del indicador, es que solo medirá la cantidad de kilómetros de aquellos proyectos que se encuentran establecidos en el PMI del Sector Transportes, es decir, no se tomará en consideración los ríos que no se encuentren en la cartera de inversiones de la entidad. 		

Justificación	Comentarios Adicionales
<p>El porcentaje de kilómetros de vías navegables es un indicador que refleja la longitud de vías por las que embarcaciones con determinados pies de calado pueden navegar durante los 365 días del año.</p> <p>Este indicador de calidad es de utilidad para definir los kilómetros de vías navegables que presentan adecuadas condiciones para brindar el servicio de transitabilidad fluvial durante los 365 días del año en los departamentos de Loreto y Ucayali.</p> <p>En la actualidad, debido a la dinámica natural que presentan los ríos, la navegación y el desarrollo del transporte fluvial se ve limitada, principalmente por los siguientes factores: restricciones a la navegación por limitaciones de profundidad (malos pasos), cambios morfológicos, presencia de palizadas, erosión de riberas, cambios de curso de los ríos, falta de sistemas de control y monitoreo entre otras causas que originan que la navegación de carga y pasajeros no sea segura y eficiente durante las 24 horas del día y por 365 días del año.</p> <p>Es por ello, que es importante medir el porcentaje de kilómetros de vías navegables que no brindan el servicio de transitabilidad fluvial en adecuadas condiciones a fin de que sean identificadas y posteriormente intervenidas a través de un proyecto de inversión pública o una IOARR.</p>	<p>Las actividades que se realizarán para obtener y las completamente navegable los 365 días del año son:</p> <ol style="list-style-type: none"> Implementación de un sistema de información al navegante sobre la traza del canal de navegación, que le permita efectuar la navegación asistida con Sistema de Posicionamiento Satelital (GPS). Instalación de estaciones de medición de niveles con transmisión de información y difusión vía Web en tiempo real, que permitirá al navegante programar la carga a transportar por las hidrovas.. Obras de dragado para garantizar la profundidad y ancho del canal de navegación en zonas críticas (Malos Pasos) Sistema de limpieza de troncos clavados en el lecho del canal (quirumas), que son muy peligrosos para la navegación. Establecimiento de un sistema de monitoreo de las condiciones de navegabilidad.

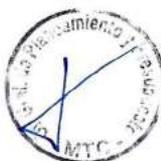


Ficha del Indicador 3.4.1

Objetivo Estratégico Institucional	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario nacional											
Acción Estratégica Institucional	Servicio Ferry implementado en el transporte fluvial de pasajeros											
Nombre del Indicador		Nivel de desagregación Geográfica										
Porcentaje de rutas implementadas para brindar el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry		Nacional										
Descripción del Indicador		Formula del Indicador										
Mide la cantidad de rutas que se han implementado para brindar el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry en los departamentos de Loreto y Ucayali.		$(\text{Número de rutas implementadas para brindar el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry} / \text{Total de rutas programadas para brindar el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry}) * 100\%$										
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador									
Rutas implementadas que brindan el servicio de transporte acuático	Año	Reporte de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Producto									
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador											
	Creciente 											
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes										
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base								X				Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							33%	33%	33%	67%	100%	100%

Línea de base	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							33%	33%	33%	67%	100%	100%

Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
Se implementarán el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry en las siguientes rutas: Para el año 2019 la ruta Nauta - Yurimaguas y para el año 2020 la ruta Iquitos - Pucallpa.		
Justificación	Comentarios Adicionales	
La medición de este indicador es de utilidad para saber cuales son las rutas que proveen un servicio de transporte acuático en condiciones de calidad, seguridad y comodidad, lo cual beneficia a la población de la amazonia peruana.		



Ficha del Indicador 3.4.2

Objetivo Estratégico Institucional	Promover la mejora del sistema fluvial y portuario nacional
Acción Estratégica Sectorial	Servicio Ferry implementado en el transporte fluvial de pasajeros

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de pasajeros movilizados en naves tipo Ferry	Nacional

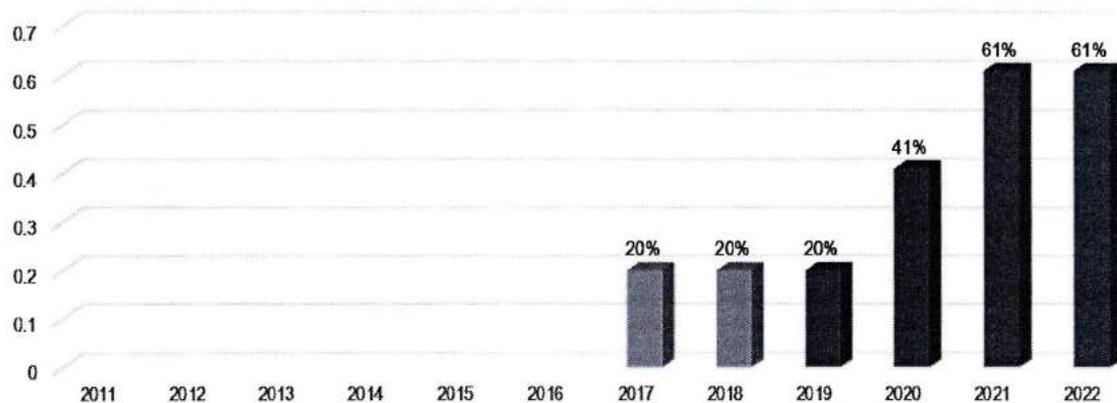
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador permite medir el porcentaje de incremento de pasajeros transportados en naves tipo Ferry en cualquiera de las tres rutas programadas para el periodo 2018-2021, lo cual permite que el viaje se efectúe en forma cómoda, segura, con itinerarios establecidos y en el tiempo programado de viaje	$\text{Indicador} = \frac{\text{PF}}{\text{TP}} * 100\%$ Donde: PF: Movilización de pasajeros en naves tipo Ferry TC: Total de pasajeros proyectados a movilizarse en naves tipo Ferry

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Movilización de pasajeros	Anual	Reporte de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente 		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Linea de base												X	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Resultado							20%	20%	20%	41%	61%	61%	



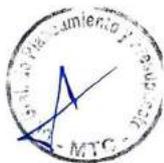
Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

La proyección de pasajeros corresponde al Estudio de Factibilidad del Estudio de Hidrovías, que ha sido actualizado para el período 2017 – 2037

Justificación	Comentarios Adicionales
Conocer el porcentaje de de pasajeros transportados en naves tipo Ferry, lo cual permite que el viaje se efectúe en condiciones de seguridad y comodidad, así como en el tiempo programado de viaje. A la fecha el servicio de transporte acuático en naves tipo Ferry se presta en la ruta Iquitos - Santa Rosa, se tiene previsto la implementación en las siguientes rutas: Yurimaguas - Nauta y Pucallpa - Iquitos	Se asume que la navegabilidad de las hidrovías, va a generar que la empresa privada considere atractivo invertir en el transporte de pasajeros.



Ficha del Indicador 4.1.1																										
Objetivo Estratégico Institucional		Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población																								
Acción Estratégica Institucional		Servicio ferroviario planificado y concluido para los usuarios de nivel nacional																								
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica																
Porcentaje de kilómetros de la infraestructura proyectada de la red pública ferroviaria										Nacional																
Descripción del Indicador						Formula del Indicador																				
Mide el avance de la implementación (construcción) de la red ferroviaria pública respecto a la planificada.						$(\text{Número de Kilómetros construidos de la red pública ferroviaria planificada} / \text{total de kilómetros de la red pública ferroviaria planificada (3568 km)}) * 100\%$																				
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información					Tipo de Indicador																	
Kilómetros de la red pública ferroviaria		Año		Reporte de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes					Producto																	
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador																								
		Creciente		↑																						
Órgano responsable de la Medición				Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes																						
Comportamiento del Indicador en el Tiempo																										
Línea de base							X					Meta Final														
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022														
Resultado							46.8%	47.0%	47.0%	47.0%	47.0%	47.0%														
<table border="1"> <caption>Data for Bar Chart</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Resultado (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>46.8%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>47.0%</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>47.0%</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>47.0%</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>47.0%</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>47.0%</td> </tr> </tbody> </table>													Año	Resultado (%)	2017	46.8%	2018	47.0%	2019	47.0%	2020	47.0%	2021	47.0%	2022	47.0%
Año	Resultado (%)																									
2017	46.8%																									
2018	47.0%																									
2019	47.0%																									
2020	47.0%																									
2021	47.0%																									
2022	47.0%																									
Limitaciones o supuestos				Histórico					Metas																	
La ejecución de los proyectos ferroviarios son de largo tiempo de duración por lo que requieren de un alto nivel de planificación.																										
Justificación						Comentarios Adicionales																				
El número de kilómetros de red pública ferroviaria no tendrá variaciones por que todos los proyectos se encuentran en etapa de estudios.																										



Ficha del Indicador 4.1.2

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población
Acción Estratégica Sectorial	Servicio ferroviario planificado y concluido para los usuarios de nivel nacional

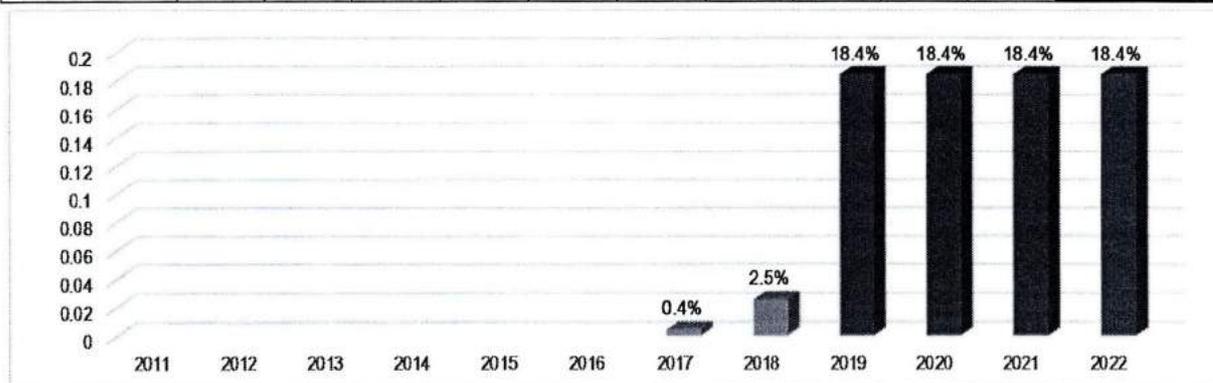
Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de variación interanual del volumen de carga en la red ferroviaria	Nacional

Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador busca medir el incremento de los niveles de aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria en el transporte de carga.	$(\sum Tm. \text{ (en miles) movilizadas anualmente por la cantidad de kms que han recorrido en el año N}) / (\sum Tm. \text{ (en miles) movilizadas anualmente por cantidad de kms que han recorrido de la misma en el año base})$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Toneladas métricas	Anual	Registros de los operadores privados, y de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							0.4%	2.5%	18.4%	18.4%	18.4%	18.4%
En miles de TN						1,388,870	1,395,000	1,430,541	1,652,041	1,652,041	1,652,041	1,652,041



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
Una de las principales limitaciones del indicador es que el recojo de información está supeditado a la entrega de la información de los operadores privados, lo que puede generar desfases en el acopio de los datos. En líneas generales la información es confiable debido a que la información proporcionada por el operador está basada en los contratos de transporte de carga. Se ha considerado la variación porcentual real del PBI del Sector Minería e Hidrocarburos del periodo 2017-2021 del Marco Macroeconómico Multianual 2018-2021.		

Justificación	Comentarios Adicionales
A través del indicador se podrá medir el grado de aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria de carga. Un flujo creciente de las TM-KM de la carga transportada indica el esfuerzo por mejorar el uso y el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria.	El indicador mide el volumen de carga expresado en miles de toneladas métricas por cada kilómetro de vía férrea recorrida. La información es entregada por los operadores a la DGPPT del MTC.



Ficha del Indicador 4.1.3

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la disponibilidad y uso de la red ferroviaria a favor de la población
Acción Estratégica Sectorial	Servicio ferroviario planificado y concluido para los usuarios de nivel nacional

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de variación interanual de pasajeros en la red ferroviaria	Nacional

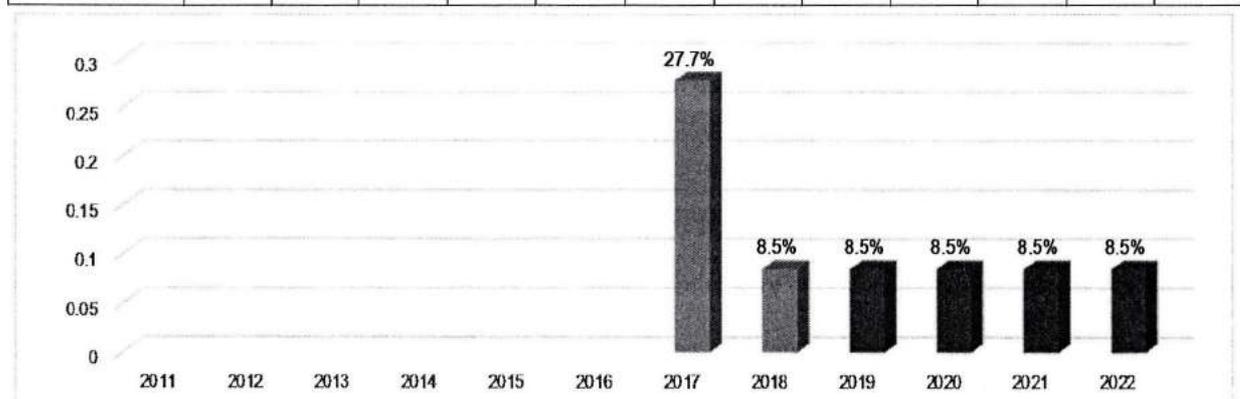
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador mide el incremento de los niveles de aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria en el transporte de pasajeros de un año y lo compara contra el año base	Número (en Miles) de pasajeros transportados por la cantidad de kms que han recorrido en el año N / Número (en Miles) de pasajeros transportados por cantidad de kms que han recorrido en el año base

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Miles de pasajeros	Anual		
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador	Registros de los operadores privados, y de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes	Resultado
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							27.7%	8.5%	8.5%	8.5%	8.5%	8.5%
En miles de TN						142,920	182,562	155,053	155,053	155,053	155,053	155,053



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	-----------	-------

Una de las principales limitaciones del indicador es que el recojo de información está supeditado a la entrega de la información de los operadores privados, lo que puede generar desfases en el acopio de los datos. En líneas generales la información es confiable debido a que la información proporcionada por el operador está basada en los contratos de transporte de carga.

Se ha considerado la variación porcentual de la llegada de los turistas extranjeros considerada en el PESEM 2016-2021 del sector Comercio exterior y Turismo

Justificación	Comentarios Adicionales
A través del indicador se podrá medir el grado de aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria para pasajeros. Un flujo creciente de los miles de Pasajeros-KM indica el esfuerzo por mejorar el uso y el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria.	El indicador mide el número de pasajeros (en miles) que utilizan el servicio de transporte ferroviario expresado en miles de pasajeros transportados por cada kilómetro de vía férrea recorrida.



Ficha del Indicador 5.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población
Acción Estratégica Institucional	Vuelos aéreos subsidiados para las zonas alejadas de la selva peruana

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Numero de asientos ofertados de vuelos subsidiados al año.	Nacional

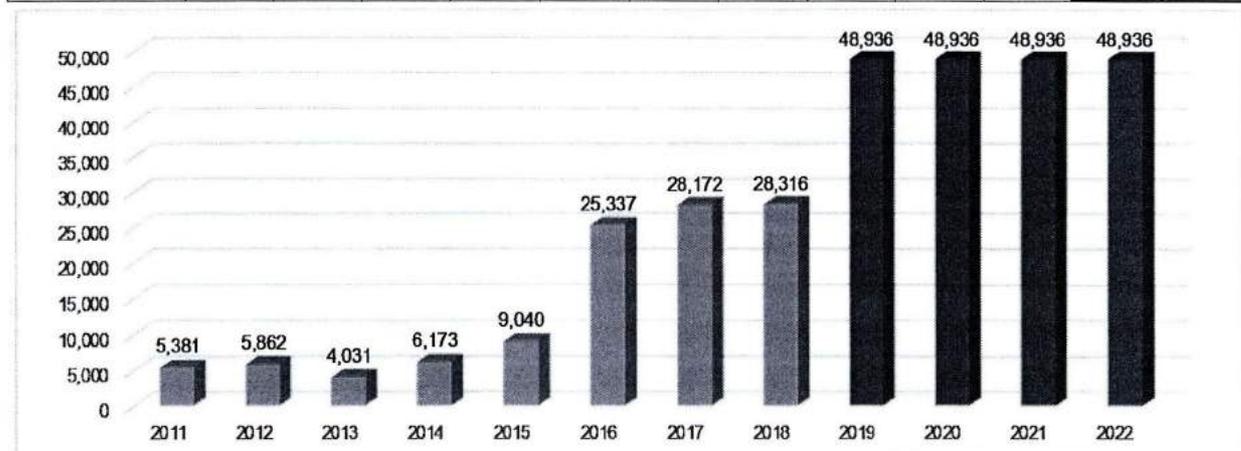
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de asientos ofertados de vuelos subsidiados en zonas alejadas de la selva peruana.	Número de asientos ofertados de vuelos subsidiados en zonas alejadas de la selva peruana.

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Asientos de vuelos subsidiados	Año	Reporte de la Dirección General de Aeronáutica Civil en función de la adjudicación de Paquetes de vuelos subsidiados.	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Crecente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Aeronáutica Civil
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Linea de base											X	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado	5,381	5,862	4,031	6,173	9,040	25,337	28,172	28,316	48,936	48,936	48,936	48,936



Limitaciones o supuestos	Histórico Metas
<p>Las proyecciones del número de asientos de vuelos subsidiados se sustentan en función a la proyección de metas físicas del Presupuesto del presente año y del Presupuesto Multianual de Inversión, el cual considera una ampliación de oferta en función a un nuevo estudio sobre demanda no satisfecha en Loreto y Ucayali.</p> <p>Se asume además que el año 2021 el número de asientos ofertados será el mismo que en el año 2020.</p> <p>Sin embargo, las proyecciones resultantes pueden variar debido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demoras en la adjudicación de los paquetes de rutas en la etapa de concurso. - Demoras en los trámites necesarios para el inicio de las operaciones del explotador aéreo seleccionado. 	

Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador elegido ha sido establecido por el Reglamento aprobado por la Resolución Ministerial N° 881-2008-MTC/02. A medida que se incrementa el número de asientos, es posible ofrecer un mayor número de vuelos a la población de las localidades beneficiarias de los vuelos subsidiados. A su vez, este incremento de asientos significa un mayor acceso a servicios de transporte de mejor calidad a favor de la población beneficiaria, debido a la mayor seguridad y menor tiempo y costo de transporte que se obtienen con los vuelos subsidiados.	Ninguno.



Ficha del Indicador 5.2.1												
Objetivo Estratégico Institucional		Incrementar la disponibilidad de infraestructura y calidad de los servicios de transporte aéreo a favor de la población										
Acción Estratégica Institucional		Reducción de tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo nacional.										
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica		
Porcentaje de contribución en la reducción del tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo										Nacional		
Descripción del Indicador						Formula del Indicador						
Atención de los trámites y cumplimiento del Plan de Vigilancia de la DGAC, en función al tiempo y seguridad.						$\text{Indicador} = \frac{A + B}{2}$ A = Porcentaje de cumplimiento de atención de los trámites de la DGAC B = Porcentaje de cumplimiento del plan de vigilancia de la DGAC						
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información				Tipo de Indicador				
Atención de trámites TUPA		Año		Direccion General de Aeronáutica Civil - DGAC				Producto				
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador										
Cumplimiento del Plan de Vigilancia		Creciente										
Órgano responsable de la Medición				Direccion General de Aeronáutica Civil - DGAC								
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base							X					Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						85%	87%	88%	89%	90%	92%	93%

0.8	0.82	0.84	0.86	0.88	0.9	0.92	0.94				
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
					85%	87%	88%	89%	90%	92%	93%

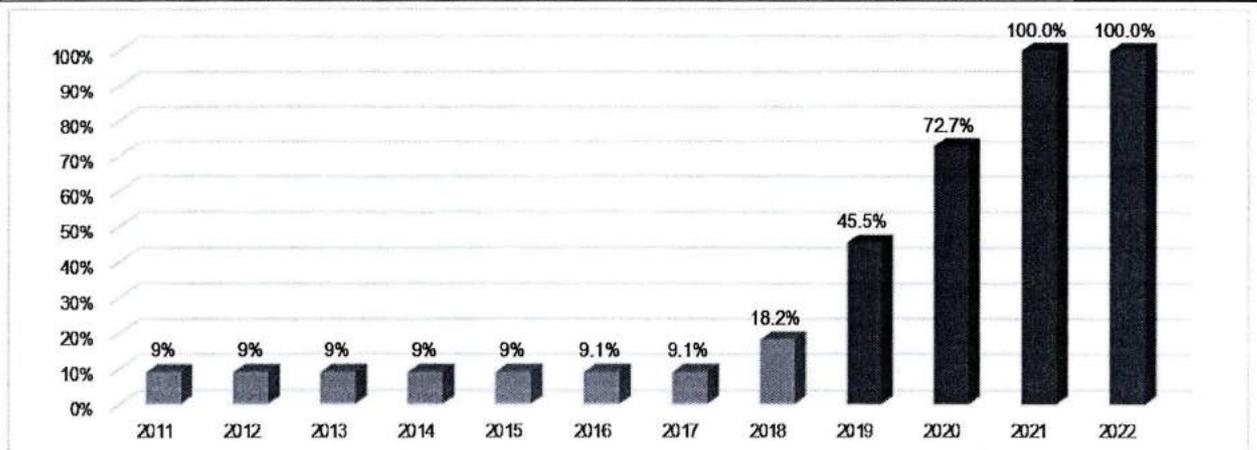
Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<p>El cálculo del indicador responde al promedio de las variables significativas la cual permitirá medir la contribución de la Autoridad Aeronáutica a la reducción del tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo.</p> <p>Dependerá del presupuesto otorgado para la ejecución física y presupuestal para el cumplimiento de las acciones indentificadas.</p>		
Justificación	Comentarios Adicionales	
Este indicador permite medir la eficacia de la intervención del Programa Presupuestal para lograr la atención de los trámites TUPA y cumplimiento del Plan de Vigilancia de la DGAC, en función al tiempo y seguridad.	Ninguno	



Ficha del Indicador 6.1.1

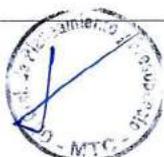
Objetivo Estratégico Institucional	Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población		
Acción Estratégica Institucional	Programas de financiamiento focalizados que incentivan el retiro de vehículos antiguos en las ciudades con más de 250 000 habitantes		
Nombre del Indicador		Nivel de desagregación Geográfica	
Porcentaje de ciudades con más de 250 000 habitantes que cuentan con programas de financiamiento para incentivar el retiro de vehículos antiguos destinados al servicio de transporte terrestre de pasajeros		Nacional	
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
Este indicador permite medir el porcentaje de ciudades intermedias y Lima Metropolitana que han diseñado ni implementado programas para incentivar el retiro de vehículos antiguos destinados al servicio de transporte terrestre de pasajeros		$\left(\frac{\text{Número de ciudades con más de 250 000 habitantes que cuentan con programas de financiamiento para incentivar el retiro de vehículos antiguos}}{\text{Número de ciudades con más de 250 000 habitantes}} \right) * 100\%$	
Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Número de ciudades con más de 250 000 habitantes que cuentan con programas de	Anual	Reporte de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Producto
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base								X				Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado	9%	9%	9%	9%	9%	9.1%	9.1%	18.2%	45.5%	72.7%	100.0%	100.0%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<ul style="list-style-type: none"> - Una de las limitaciones está referida a insuficiencia de recursos que las Municipalidades Provinciales podrían presentar para el diseño de este tipo de proyectos. - Uno de los supuestos se es que la normativa marco para los programas de chatarrización vehicular se aprobará en el 4 trimestre del año 2018. 		

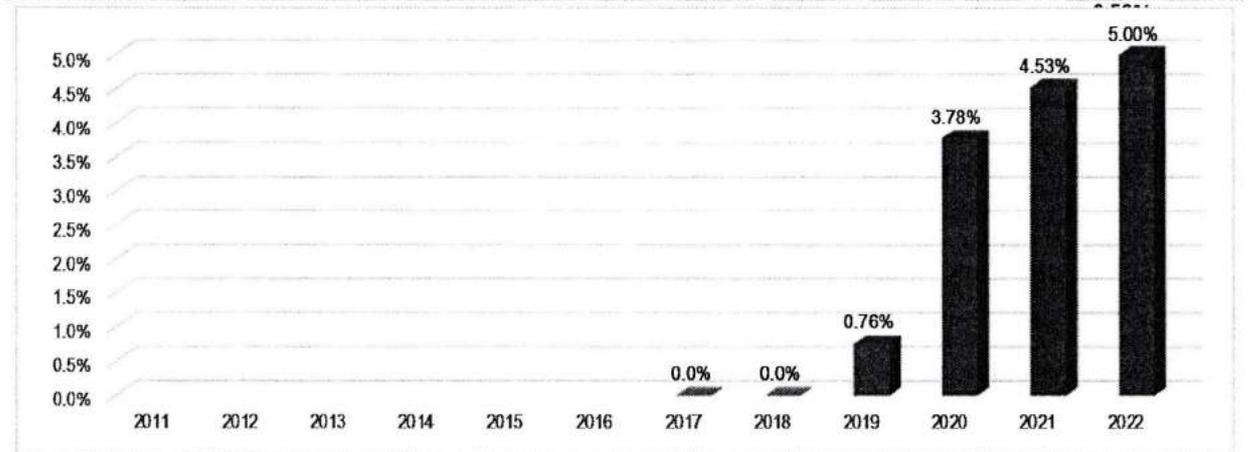
Justificación	Comentarios Adicionales
<p>Los gobiernos locales tienen la competencia de regular la operación de los servicios de transporte de su competencia (provincial o distrital). Así, el retiro y renovación de las flotas vehiculares de mayor antigüedad, que dadas sus características son menos seguras y más contaminantes, es una de sus competencias. No obstante, estos programas de incentivo para el retiro de vehículos antiguos requieren de un importante componente financiero que, dadas las reducidas capacidades logísticas de la mayoría de las Municipalidades Provinciales y Distritales, debe ser financiado por el Gobierno Nacional, considerando que los gobiernos subnacionales cumplan con características de elegibilidad.</p>	Ninguna



Ficha del Indicador 6.2.1

Objetivo Estratégico Institucional	Impulsar la renovación del parque automotor en las ciudades con mayor población		
Acción Estratégica Sectorial	Programa de chatarreo		
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de vehículos chatarrizados del servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional, con antigüedad mayor a 30 años.			Nacional
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
Proporción de vehículos chatarrizados del servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional, con antigüedad mayor a 30 años, respecto al parque automotor de vehículos habilitados para dicho servicio a nivel nacional, con una antigüedad mayor a 30 años.		$\left(\frac{\text{Número de vehículos chatarrizados del servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional con antigüedad mayor a 30 años}}{\text{Número de vehículos habilitados para el servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional, con antigüedad mayor a 30 años}} \right) * 100\%$	
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Vehículos chatarrizados del servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional, con antigüedad mayor a 30 años.	Anual	Reporte de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Resultado
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
Vehículos habilitados para brindar el servicio de transporte de mercancías de ámbito nacional, con más de 20 años de antigüedad.	Creciente ↑		
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base									X			Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							N.D.	N.D.	0.76%	3.78%	4.53%	5.00%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<ul style="list-style-type: none"> - Existen normas para incentivar la renovación del parque automotor. El riesgo es que no se cumplan a cabalidad dichas normas o se posterguen su cumplimiento. - Asimismo, se supone que el Gobierno Nacional impulsará la renovación del parque automotor a través de un Programa de Chatarreo que involucre incentivos económicos. - Limitación: relacionada con el financiamiento suficiente para llevar a cabo el programa de Chatarreo. - Supuesto: los dueños de los vehículos de transporte de mercancías estarían dispuestos a aceptar las condiciones propuestas relacionadas a los bonos o incentivos. 		

Justificación	Comentarios Adicionales
<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de la seguridad vial por la reducción del riesgo de accidentes causados por falla mecánica. - Incremento de la eficiencia en el uso de energía en el transporte y de la competitividad en las cadenas logísticas. - Mejora de la calidad del aire, contribuyendo a la disminución de casos de enfermedades respiratorias. 	<ul style="list-style-type: none"> - La normativa marco para el programa de chatarreo vehicular está a punto de ser terminada, la cual deberá ser aprobada el 1 trimestre del 2019.



Ficha del Indicador 7.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional
Acción Estratégica Institucional	Planes Urbanos de Seguridad Vial implementados en las capitales de regiones

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de ciudades capitales de región que cuentan con Planes Urbanos de Seguridad Vial.	Nacional

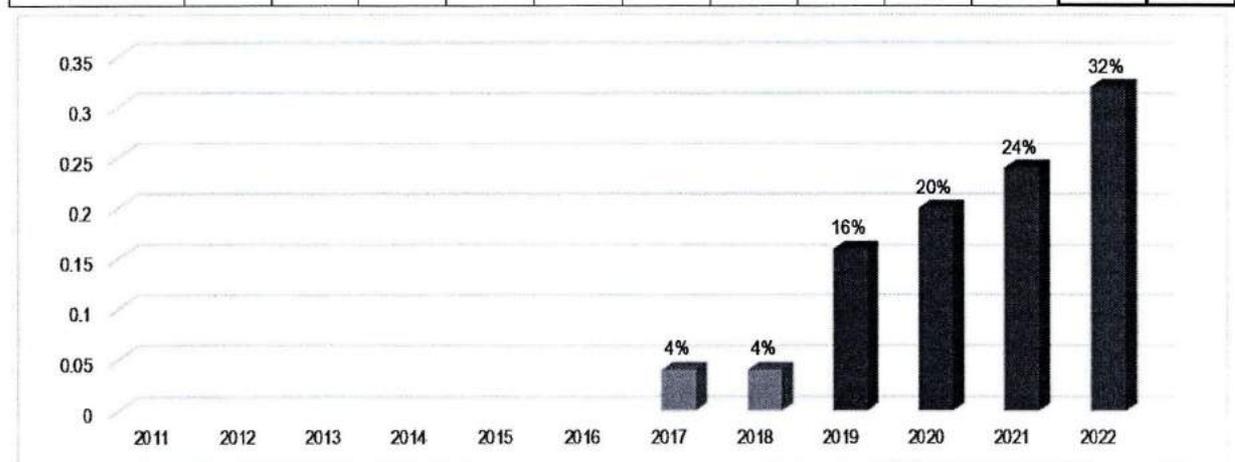
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de ciudades capitales de región que cuentan con planes Urbanos de Seguridad vial y que están siendo implementados	$(\text{Número de de capitales de región que cuentan con planes Urbanos de Seguridad vial y que están siendo implementados} / \text{total de capitales de región}) * 100$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Capitales de región	Anual	Reporte de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

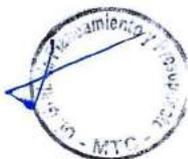
Línea de base	x								Meta Final			
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							4%	4%	16%	20%	24%	32%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

En el Perú la seguridad vial ha estado relegada. Poco se ha hecho para instrumentalizarla, mas aun se han desplegado esfuerzos para dispersar sus acciones.

Justificación	Comentarios Adicionales
Fortalecer el sistema nacional de seguridad vial e institucionalizar la seguridad vial en los niveles de gobierno nacional y subnacional.	La DGPRM viene desplegando esfuerzos, impulsando y promoviendo el desarrollo de los planes regionales y urbanos de seguridad vial, como instrumento fundamental en el abordaje de la defensa de la vida y de la movilidad segura en el país.



Ficha del Indicador 7.2.1

Objetivo Estratégico Institucional	Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional
Acción Estratégica Institucional	Infraestructura vial en condiciones de seguridad mejoradas en la red vial, para la población

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentajes de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) identificados en los cuales el Ministerio ha intervenido para revertir situaciones negativas	Nacional

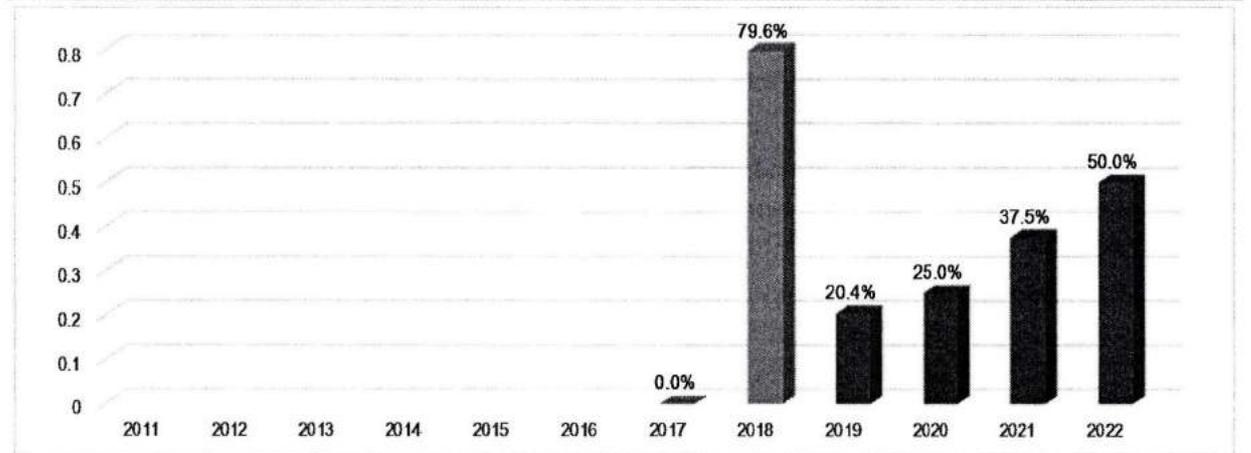
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador permite medir la proporción de TCA que cuenta con propuestas de seguridad vial, y se encuentren disponibles para su implementación, a fin de disminuir la siniestralidad.	$(\text{Sumatoria del número de TCA intervenidos hasta el año de reporte} / \text{Número de TCA identificados en el año base}) * 100\%$

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Número de TCA intervenidos	Año	Reporte de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal	Producto
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
Número de TCA identificados	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

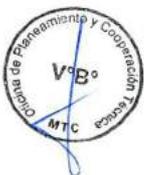
Línea de base												x	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Resultado							0.0%	79.6%	20.4%	25.0%	37.5%	50.0%	



Limitaciones o supuestos	Histórico Metas
---------------------------------	--

- Entre las limitaciones se encuentra la demora en el diseño de las soluciones en los TCA identificados, así como su implementación. Reducción presupuestal limitada a la asignación de recursos hacia estudios en los nuevos puntos TCA por identificar.

Justificación	Comentarios Adicionales
<p>En los últimos años, el número de accidentes que ocurren en las carreteras del país han representado el 3% del total nacional, sin embargo, debido a la severidad de los mismos, estos han causado el 30% del total de fallecidos por accidentes de tránsito en el país.</p> <p>Asimismo, se ha podido corroborar mediante el Informe N° 726-2017-MTC/15.01: "Modelo de Identificación de Tramos de Concentración de Accidentes de Tránsito en Carreteras del Perú – TCA, Año 2016", elaborado por la exDGTT, que existen 71 tramos de concentración de accidentes de tránsito en 11 regiones del Perú, equivalente a una longitud aproximada de 450 km.</p> <p>Al respecto, los TCA identificados concentran 2,887 accidentes; 5,422 heridos; 584 muertos, que representa el 33% del total de accidentes en carreteras y explican el 27% de personas heridas y 20% de fallecidos por consecuencia de accidentes de tránsito, por lo cual es importante hacer seguimiento al avance en las intervenciones en los TCA; así como los nuevos TCA que se identifiquen..</p>	<p>La Meta 1: Corresponde al número de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) identificados en el periodo 2017 (71 TCA) de los cuales, 54 de ellos deben ser atendidos por el exCNSV, que se culminará en el año 2018.</p> <p>Meta 2: Durante el año 2019 se realizará la consultoría para identificación TCA, donde se priorizarán 90 nuevos TCA, que serán atendidos durante el periodo 2020-2022, en las cuales se deberán planear las medidas correctivas de alto impacto; según los requerimientos técnicos establecidos en el Manual de Seguridad Vial.</p> <p>Provias Nacional, DGPRIM deberán viabilizar las propuestas e implementar las medidas correctivas</p> <p>SUTRAN, desarrollaran su trabajo según sus competencias.</p>



Ficha del Indicador 7.2.2

Objetivo Estratégico Institucional	Reducir las consecuencias fatales derivadas de los siniestros viales en la población nacional
Acción Estratégica Sectorial	Infraestructura vial en condiciones de seguridad mejoradas en la red vial, para la población

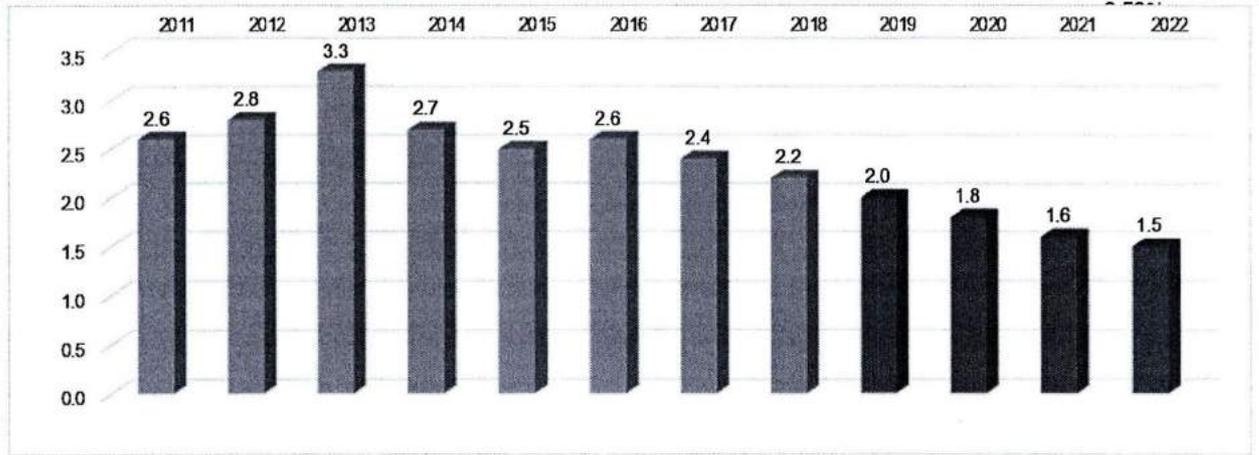
Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Tasa de fallecidos causadas por accidentes de tránsito en vías nacionales por cada 100,000 personas durante el año.	Nacional

Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador mide el número de muertes causadas por accidentes de tránsito en vías nacionales por cada 100,000 personas durante el año.	$[(\text{Número de muertes generadas por accidentes de tránsito en las vías nacionales}) / (\text{Total de la población} / 100,000)]$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Fallecidos en accidentes de tránsito en vías nacionales	Anual	Reportes periódicos de la PNP. Elabora el indicador la DGPRM.	Resultado
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Decreciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base							X					Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado	2.6	2.8	3.3	2.7	2.5	2.6	2.4	2.2	2.0	1.8	1.6	1.5



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<p>Las limitaciones, por un lado, están asociados a la existencia de accidentes de tránsito no reportados. Asimismo, existen limitaciones en los atestados policiales y libros de ocurrencias relacionadas con la veracidad de los datos. Cabe destacar que en muchos casos se producen imprecisiones en las causas del accidente y también existen dificultades con la georreferenciación de los accidentes lo que genera problemas para estimar cuantos accidentes se producen en las ciudades y cuantos en las carreteras. La información necesaria para el cálculo del indicador está disponible en forma periódica (anual).</p>		

Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador nos permite aproximarnos a estimar la probabilidad de tener un accidente mortal mientras uno circula o se desplaza por las vías nacionales. La idea es medir si los esfuerzos globales de reformas están disminuyendo la ocurrencia de accidentes con muertos.	<p>El indicador mide el número de muertos ocasionado por accidentes de tránsito en vías nacionales por cada 100,000 personas. Los datos corresponden a todos los casos que fueron reportados</p> <p>Población estimada en el año 2018: 31 826 018 Habitantes</p> <p>Para el presente indicador solo se considerará la información de la Red vial no urbana en tanto se establece la información de la red vial Nacional y los datos estadísticos de la PNP</p>



Ficha del Indicador 8.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transportes al ciudadano y fortalecer la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transportes.
Acción Estratégica Institucional	Supervisión efectiva y promoción de la gestión ambiental a los proyectos y servicios de transportes

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos en ejecución de infraestructura y servicios de transporte	Nacional

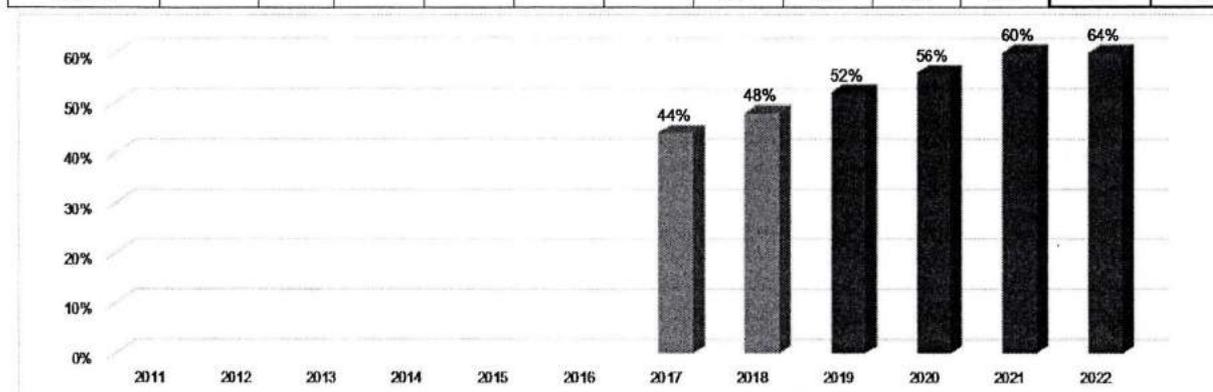
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de proyectos de infraestructura y servicios de transporte supervisados que cumplieron con la normativa socio ambiental e implementaron adecuadamente los compromisos socio ambientales de la certificación ambiental	$(A/B) * 100\%$

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
A = Cantidad de proyectos de infraestructura y servicio de transporte supervisados que cumplieron con la normativa socio ambiental e implementaron adecuadamente los compromisos socio ambientales de la certificación ambiental	Anual	Reporte de la Dirección General de Asuntos Ambientales	Producto
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
B= Total de Proyectos Supervisados	creciente ↑		

Órgano responsable de la Medición: Dirección General de Asuntos Ambientales

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Linea de base	X										Meta Final	
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							44%	48%	52%	56%	60%	64%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
--------------------------	-----------	-------

La limitación en la supervisión de los proyectos de infraestructura y servicio de transporte, está en relación a las condiciones climáticas (como el frijo, fenómeno el niño, sismos) y sociales (huelgas, tona de carreteras, entre otros) que puedan presentarse en la zona a supervisar.

Justificación	Comentarios Adicionales
---------------	-------------------------

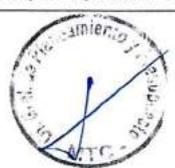
Cabe señalar que la DGAAM es un órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Ambiental Sectorial y se encarga de velar por el cumplimiento de las normas socio ambientales, con el fin de asegurar y velar la viabilidad socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte (Reglamento de Organización y funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones -MTC aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2007-MTC):

Art. 74 "(...) evaluar, aprobar y supervisar los componentes socio-ambientales de los proyectos de infraestructura de transportes en todas sus etapas, (...) realizar el seguimiento de los Estudios Ambientales definitivos que se desarrollen de acuerdo a lo dispuesto en los contratos de concesión (...)".

Art. 77 "(...) Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de planes de manejo social de los estudios de impacto social y ambiental, o derivados de otros instrumentos de evaluación de impacto socio-ambiental (...)".

De acuerdo a lo establecido en la Ley N° 29325 Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, el MTC a través de la DGASA tiene la condición de Entidad de Fiscalización Ambiental (EFA) nacional, por lo que cuenta con facultades expresas para desarrollar funciones de fiscalización ambiental, y ejerce sus competencias con independencia funcional de Organismos de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA); estando las acciones de supervisión y control de los proyectos, servicios o actividades del Sector Transportes bajo la competencia de la DGAAM, son detalladas en el PLANEFA, las mismas que al ser ejecutadas coadyuvan a la consecución de las metas institucionales y a la mejora continua en cuanto a la ejecución de los proyectos y servicios del Sector Transportes.

Se priorizaran aquellos proyectos que cuenten con certificación ambiental y aquellos que no estén considerados dentro del SEIA.



Ficha del Indicador 8.1.2

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar el nivel de cumplimiento de la normativa socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transportes al ciudadano y fortalecer la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transportes.
Acción Estratégica Institucional	Supervisión efectiva y promoción de la gestión ambiental a los proyectos y servicios de transportes

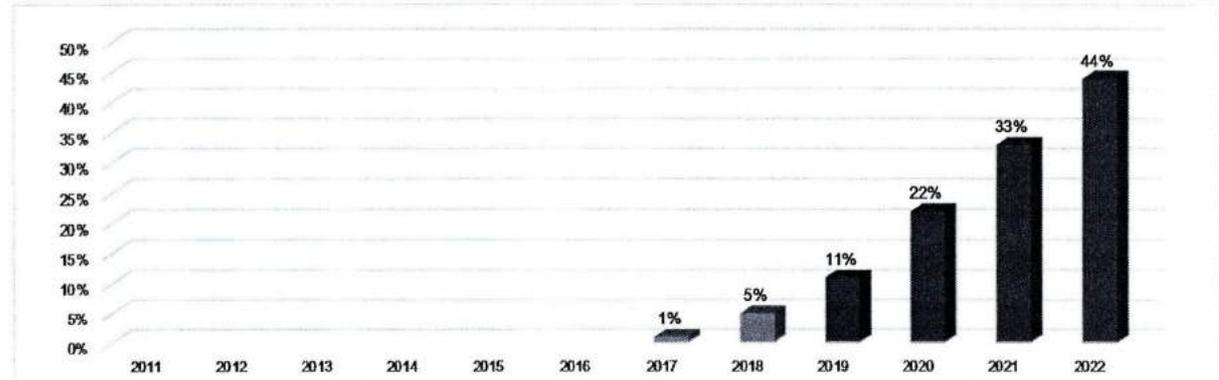
Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de capacitaciones y asistencias técnicas sobre gestión socio ambiental y cambio climático brindado a los gobiernos subnacionales.	Nacional

Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Capacitaciones y asistencia técnica en la gestión socio ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte, y sobre cambio climático brindado a los gobiernos subnacionales.	$\frac{[(A_x) + \sum(A_{x-1} + A_{x-2} + \dots + A_y)] \times 100\%}{B}$ <p>x: año de evaluación y: año base (2017)</p>

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
A = Número de capacitaciones y asistencia técnica sobre gestión socio ambiental o cambio climático en un año determinado	Anual	Reporte de la Dirección General de Asuntos Ambientales	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
B = Número de capacitaciones y asistencia técnica sobre gestión socio ambiental o cambio climático en el año t	creciente	↑	

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Asuntos Ambientales
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Linea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	x 2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							1%	5%	11%	22%	33%	44%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
El horizonte de capacitación es el año 2027 (t), que coincide con los 10 años de la aprobación del Reglamento de Protección Ambiental de Transporte (D.S. 004-2017-MTC), buscando que progresivamente se realicen por lo menos dos asistencias técnicas por año a todas las regiones del país, procurando mayores esfuerzos en las regiones donde se trasteran las competencias de certificación ambiental de proyectos de infraestructura y servicios de transporte. Tener una comunicación eficaz con los gobiernos subnacionales y contar con un equipo técnico para realizar las capacitaciones y brindar la asistencia técnica a los gobiernos subnacionales.		

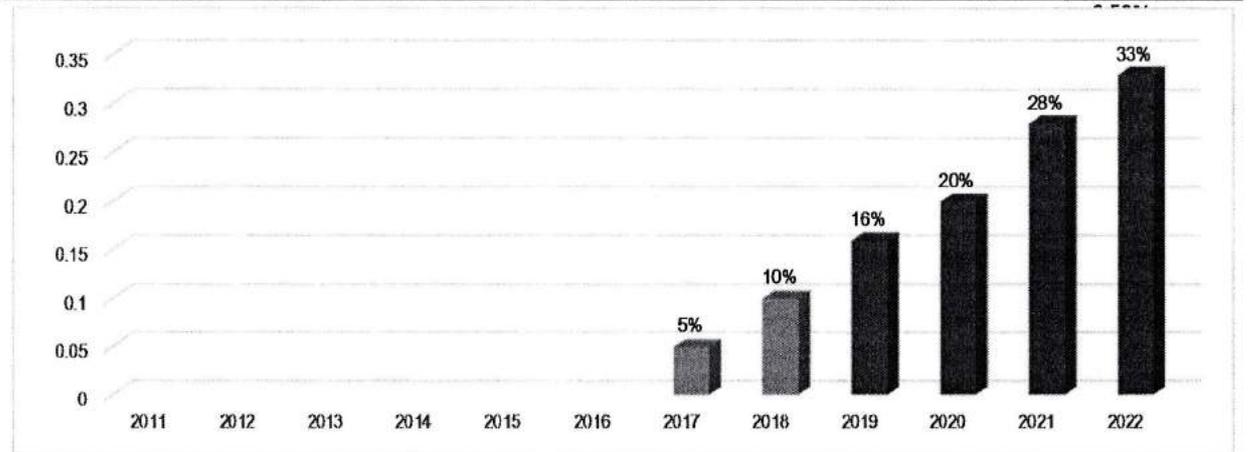
Justificación	Comentarios Adicionales
El fortalecimiento de capacidades en los temas de certificación y supervisión ambiental de los proyectos y servicios de transporte, así como la gestión de GEI y otros contaminantes, permitirá a los tomadores de decisión, funcionarios, especialistas y técnicos de los gobiernos regionales (GORE) y gobiernos locales (GL) una adecuada intervención a través de acciones que contribuyan con el desarrollo competitivo, sostenible y bajo en emisiones de GEI y otros contaminantes durante la planificación, ejecución y operación de los sistemas de transporte.	Las capacitaciones se brindarán a través de cursos, talleres, reuniones entre otros, de forma presencial, semi presencial o virtual, complementándose con entrega de materiales en formato físico o digital.



Ficha del Indicador 9.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional		
Acción Estratégica Institucional	Servicios de comunicaciones con cobertura a nivel nacional		
Nombre del Indicador		Nivel de desagregación Geográfica	
Porcentaje de localidades con más de 100 habitantes o que tengan una entidad pública con cobertura del servicio de internet fijo		Nacional	
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
Mide la proporción de localidades con una población mayor o igual a 100 habitantes o que tengan una entidad pública (institución educativa, establecimiento de salud o comisaría) que cuentan con cobertura al servicio de internet fija, compara con el total de localidades con mas de 100 habitantes		$(\text{Número de localidades mayor o igual a 100 habitantes o que tengan una entidad pública con cobertura del servicio de acceso a Internet fijo} / \text{Número total de localidades mayor o igual a 100 habitantes o que tengan una entidad pública}) \times 100\%$	
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Localidades con más de 100 habitantes	Anual	Información reportada por PRONATEL	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente 		
Órgano responsable de la Medición		Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL	

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Linea de base							X					Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							5%	10%	16%	20%	28%	33%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

1) La unidad de medida es la localidad que cuenta con una población mayor o igual a 100 habitantes o que tengan una entidad pública.
 2) Para obtener los valores del indicador, se revisará en conjunto la base de datos de la Dirección General de Concesiones de Comunicaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, OSIPTEL e información de campo (desde las localidades) acopiada por PRONATEL donde se registre a las localidades sin cobertura del servicio de conexión a internet fijo.
 Para la medición del indicador se debe registrar las conexiones alámbricas e inalámbricas de cada localidad.

Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador permite medir directamente la brecha de cobertura del servicio de conexión/acceso a internet fijo y consiguientemente hacer seguimiento de cuál es el número de localidades y su porcentaje, respecto al total de localidades que cuentan con una población mayor o igual a 100 habitantes o que tengan una entidad pública, que cuentan con la cobertura del servicio de conexión/acceso a internet fijo.	1) Conexión/ Acceso a internet fijo: sistema de enlace con el que se puede acceder por medio de un computador o red de computadoras a la red global en la que se conjuntan todas las redes que utilizan protocolos TCP/IP. 2) Cobertura: es al área geográfica en la que se dispone de un servicio. Es preciso especificar que la cobertura está en función a la infraestructura desplegada operada por una empresa de telecomunicaciones. 3) Internet: conjunto descentralizado de redes de comunicaciones interconectadas que utilizan la familia de protocolos TCP/IP, lo cual garantiza que las redes físicas heterogéneas que la componen formen una red lógica única de alcance mundial. Siendo la web el servicio de mayor masificación en internet.



Ficha del Indicador 9.1.2

Objetivo Estratégico Sectorial	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional
Acción Estratégica Sectorial	Servicios de comunicaciones con cobertura a nivel nacional

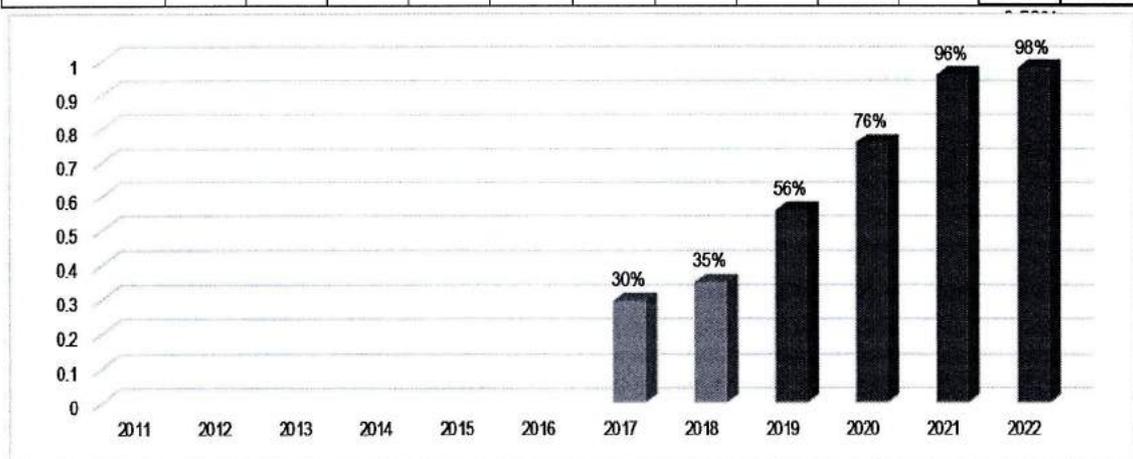
Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de distritos con infraestructura de banda ancha.	Nacional

Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador busca medir el porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica y/o Radioenlace de alta capacidad respecto al total de distritos a nivel nacional.	$(\sum \text{de Distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica y/o Radioenlace de alta capacidad} / \text{Total de distritos a nivel nacional}) * 100\%$

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Cobertura	Anual	Información reportada por PRONATEL	Producto
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL
--	--

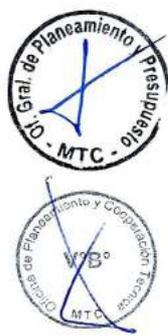
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							30%	35%	56%	76%	96%	98%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

En el caso del presente indicador dependemos de la información que reportan las empresas operadoras de telecomunicaciones, al cual se adiciona información de los proyectos PRONATEL de banda ancha.

Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador permite medir directamente la brecha de infraestructura de banda ancha a nivel de distrito. Así se determina la magnitud del déficit relacionado a la provisión de infraestructura a favor del ciudadano dado que generaría la provisión de servicios como conexión a internet de alta velocidad, siendo dicho servicio relevante para el desarrollo de una sociedad de la información y el conocimiento.	Los operadores de servicios de telecomunicación partir de los nodos de fibra óptica y/ Radioenlace de Alta Capacidad llegan hasta los usuarios finales con la tecnología que más se adapta al despliegue de sus redes. Referencia una base de 1,874 distritos a nivel nacional.



Ficha del Indicador 9.1.3

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional
Acción Estratégica Institucional	Servicios de comunicaciones con cobertura a nivel nacional

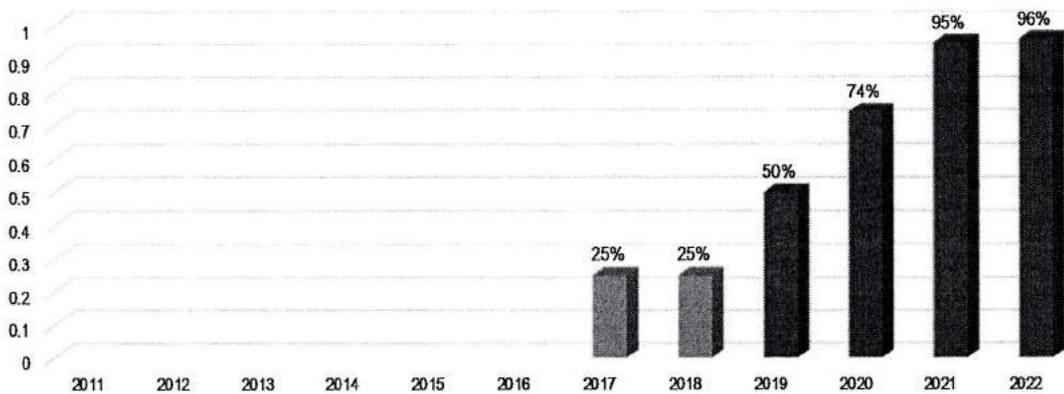
Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica	Nacional

Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador busca medir el porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica, respecto al total de distritos.	$(\sum \text{de Distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica} / \text{Total de distritos}) * 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Nodo de fibra óptica	Año	Información reportada por PRONATEL	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente 		

Órgano responsable de la Medición	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							25%	25%	50%	74%	95%	96%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
En el caso del presente indicador dependemos de la información que reportan las empresas operadoras de telecomunicaciones y en la verificación de la información.		



Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador es importante pues brinda información sobre la situación actual del país a nivel de infraestructura en redes de fibra óptica, siendo estos los medios de transmisión de datos más rápidos empleados para la prestación de servicios digitales. Asimismo, este indicador nos permitirá identificar el territorio en los que se requiere impulsar el despliegue de nueva infraestructura	A partir de los nodos de redes de fibra óptica los operadores de servicios de telecomunicaciones llegan hasta los usuarios finales con la tecnología que más se adapta a sus negocios. Referencia una base de 1,874 distritos a nivel nacional.

Ficha del Indicador 9.2.1

Objetivo Estratégico Sectorial	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional
Acción Estratégica Sectorial	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de espectro subutilizado	Nacional

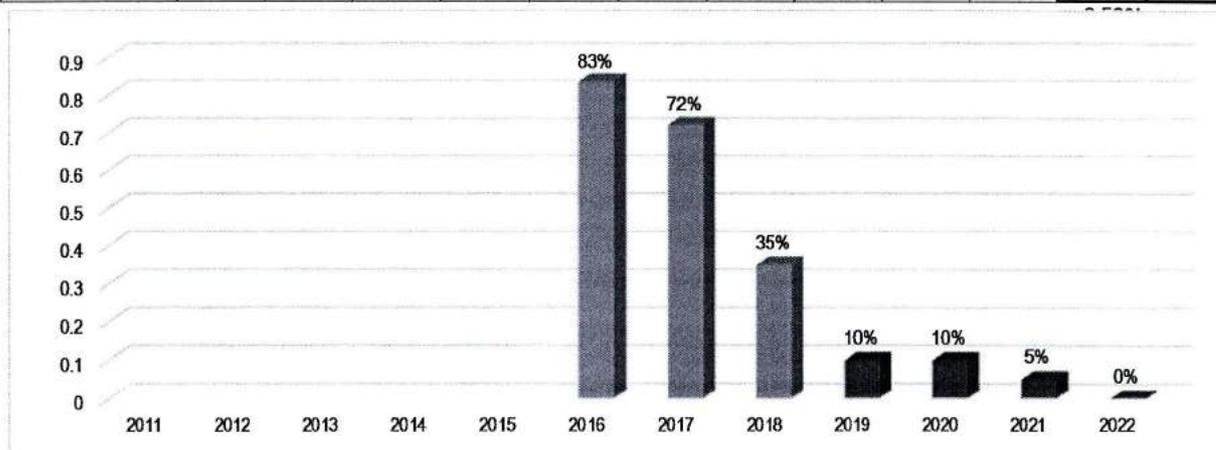
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide el grado de utilización eficiente del espectro para fomentar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional	$(\text{Cantidad de Megahertz (MHz) con atribución obsoleta, canalización no adecuada y asignación a servicios de poca demanda} / \text{Cantidad de MHz de banda al 100\% de uso}) * 100\%$

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Cantidad de MHz	Anual	Reporte de la Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	Producto
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
	Decreciente ↓		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						83%	72%	35%	10%	10%	5%	0%



Limitaciones o supuestos	Historico	Metas
---------------------------------	-----------	-------

Se actualizará las condiciones de uso del espectro radioeléctrico
 Se establecerá los mecanismos para ordenar el espectro radioeléctrico ya asignado

Justificación	Comentarios Adicionales
El Espectro Radioeléctrico es un recurso natural, de carácter limitado, que constituye un bien de dominio público, sobre el cual el Estado ejerce su soberanía. Por esa razón, es pertinente medir la eficiencia del uso por parte de los operadores.	-



Ficha del Indicador 9.2.2

Objetivo Estratégico Sectorial		Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional										
Acción Estratégica Sectorial		Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional										
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica									
Porcentaje de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT)			Nacional									
Descripción del Indicador		Formula del Indicador										
Mide el nivel de disponibilidad para implementar la Televisión Digital Terrestre a nivel de distritos		$\left[\frac{\text{Número de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT)}}{\text{Total de distritos a nivel Nacional}} \right] * 100\%$										
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador									
Distritos con planes de canalización de TDT	Anual	Reporte de la Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones (DGAT)	Producto									
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador											
	Creciente											
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones										
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base			X									Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado	7%	9%	25%	30%	30%	30%	31%	34%	39%	45%	51%	57%

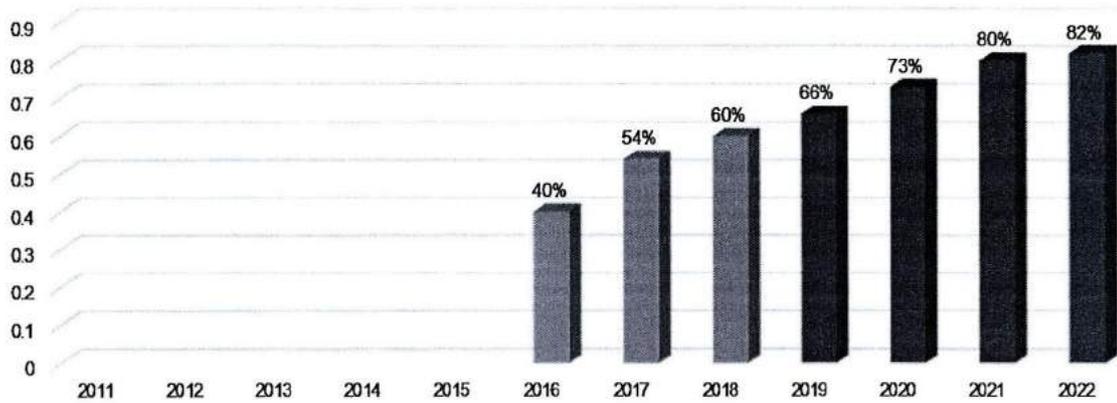
Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
<ul style="list-style-type: none"> - Falta de un sistema informático para realizar análisis técnico de cobertura e interferencias. - Para la elaboración de algunos planes se requiere la realización de mediciones in situ por parte de la DGSC. - Se debe contar con el personal técnico calificado mínimo para la elaboración de los planes. 		
Justificación	Comentarios Adicionales	
El indicador brinda información sobre el avance del número de distritos que contarán con planes de canalización y asignación de frecuencias para televisión digital terrestre (TDT) a final de cada año.	Los planes de canalización y asignación de frecuencias para televisión digital terrestre (TDT) contienen los canales y los parámetros técnicos que deben utilizar los radiodifusores en una determinada localidad para no generar interferencias con otras estaciones de telecomunicaciones	



Ficha del Indicador 9.2.3

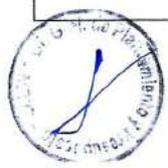
Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional		
Acción Estratégica Institucional	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional		
Nombre del Indicador			Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de localidades con más de 100 habitantes con cobertura del servicio de internet móvil			Nacional
Descripción del Indicador		Formula del Indicador	
El indicador mide el porcentaje de localidades con más de 100 habitantes que cuentan con el servicio de internet móvil respecto del total de localidades con más de 100 habitantes.		$\left(\frac{\text{Número de localidades con más de 100 habitantes con cobertura del servicio de acceso a internet móvil}}{\text{Número total de localidades con más de 100 habitantes}} \right) * 100\%$	
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
localidades con más de 100 habitantes	Año	DPRC en base a la información del FITEL.	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		
Órgano responsable de la Medición		Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Linea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado						40%	54%	60%	66%	73%	80%	82%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
La unidad de medida se refiere a localidades con más de 100 habitantes. Por lo tanto, solo considera a las localidades que cumplen con el requisito antes mencionado.		

Justificación	Comentarios Adicionales
Este indicador proporciona información sobre la cobertura del servicio de internet móvil en localidades que tienen mas de 100 habitantes. El indicador mide la eficacia de los esfuerzos para ampliar la cobertura del servicio de internet móvil en dicho ámbito.	



Ficha del Indicador 9.3.1

Objetivo Estratégico Sectorial	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional
Acción Estratégica Sectorial	Servicios de comunicaciones de calidad para la población a nivel nacional

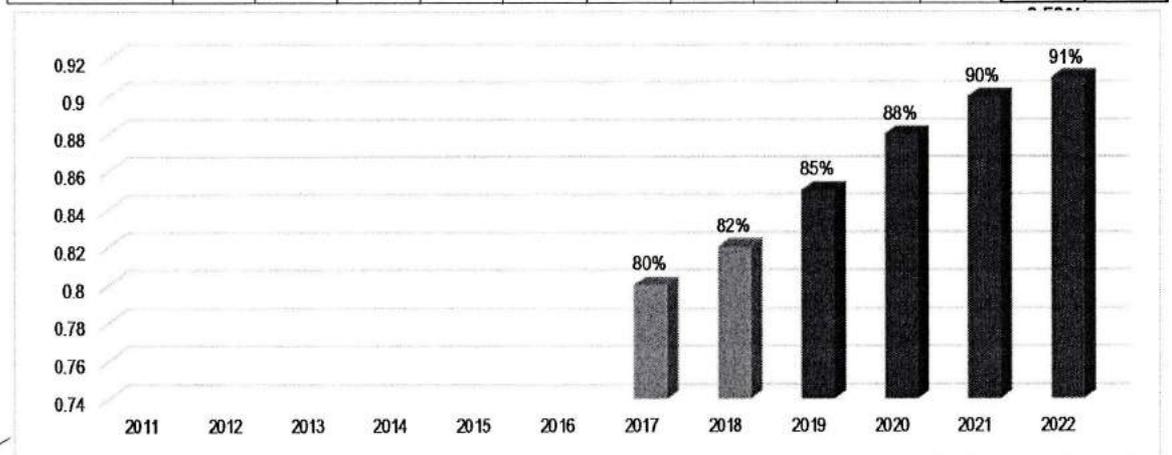
Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de atención de interferencias en los servicios de telecomunicaciones	Nacional

Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Interferencias atendidas por la DGSCSC respecto de las denuncias y/o solicitudes realizadas a la dirección.	$(\text{Número de solicitudes y/o denuncias por interferencias atendidas} / \text{Número total de solicitudes y/o denuncias por interferencias}) * 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Solicitudes y/o denuncias de interferencias	Anual	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

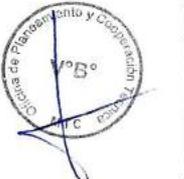
Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base								X				Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							80%	82%	85%	88%	90%	91%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
Pueden existir interferencias que no son denunciadas ante la DGSCSC, por lo que dichas interferencias no estarían incluidas en este reporte. En ese sentido, se está considerando como aproximación a aquellas solicitudes y/o denuncias de interferencias que son efectivamente reportadas a la DGSCSC.		

Justificación	Comentarios Adicionales
El indicador es importante debido a que permite conocer el combate a las interferencias que afectan los servicios de telecomunicaciones, las cuales afectan la calidad de los mismos.	



Ficha del Indicador 10.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional
Acción Estratégica Institucional	Servicios de comunicaciones utilizados para mejorar el bienestar de la población a nivel nacional.

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de regiones que cuentan con un Centro de Desarrollo Digital	Nacional

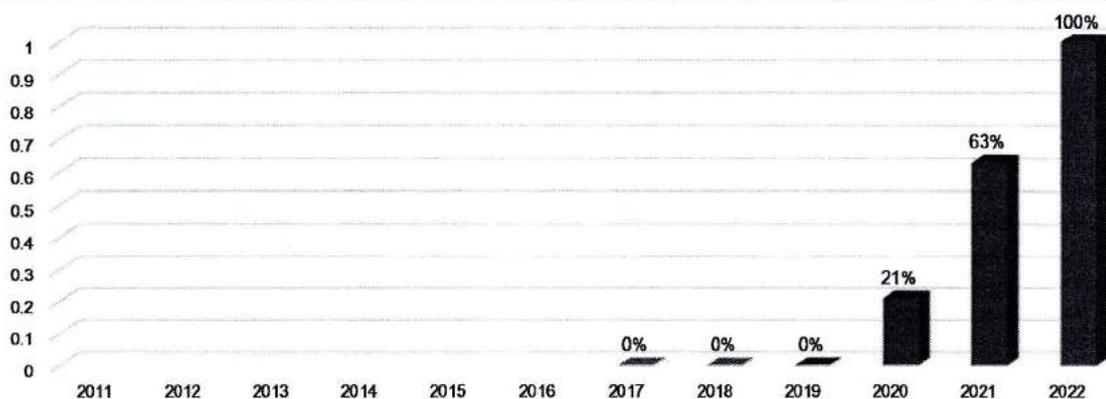
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Proporción de regiones que cuentan con el servicio de accesibilidad y capacitación digital brindado a través de un Centro de Desarrollo Digital, con respecto al total de regiones. El servicio de accesibilidad y capacitación digital corresponde al servicio de acceso público a internet y al servicio de capacitación y asesoramiento para el desarrollo y fortalecimiento de competencias de la población, con la finalidad de promover el uso efectivo y la apropiación masiva de las nuevas tecnologías.	(Número de regiones que cuentan con el servicio de accesibilidad y capacitación digital a través de un Centro de Servicios Digitales / Número total de regiones) x 100%

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Uso del Internet	Año	Información reportada por PRONATEL	Producto
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base												X	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Resultado							N.D.	0%	0%	21%	63%	100%	



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

- 1) Para la implementación de un Centro de Desarrollo Digital es necesario que la capital de distrito cuente con cobertura del servicio de acceso/conexión a internet (fijo y/o móvil).
- 2) Para obtener los valores del indicador, se revisará información acopiada por PRONATEL o el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la implementación y puesta en operación de los Centros de Desarrollo Digital.
- 3) Para la sostenibilidad de los Centros de Desarrollo Digital es necesario la articulación territorial (de los tres niveles de gobierno) e intergubernamental (de los diversos sectores).

Justificación	Comentarios Adicionales
----------------------	--------------------------------

El indicador permite medir directamente la brecha del servicio de accesibilidad y capacitación digital brindado a través de un Centro de Desarrollo Digital. Así se determina la magnitud del déficit relacionado a la provisión del servicio de accesibilidad y capacitación digital a favor del ciudadano a través de un Centro de Desarrollo Digital en las regiones, siendo dicho servicio relevante para el desarrollo de una sociedad de la información y el conocimiento.

- 1) Centro de Desarrollo Digital: centro que brindará el servicio de accesibilidad y capacitación digital a la población. Para ello, considera la implementación de equipamiento informático, equipamiento multimedia, equipamiento de telecomunicaciones y el mobiliario para el adecuado funcionamiento.
- 2) Servicio de acceso público a internet servicio a ser brindado principalmente a través de la Sala de Conectividad del Centro de Desarrollo Digital.
- 3) Servicio de capacitación y asesoramiento: servicio a ser brindado principalmente a través de la Sala de Capacitación y Sala de Aprovechamiento del Centro de Desarrollo Digital, con el objetivo de desarrollar y/o fortalecer las competencia de la ciudadanía para reducir la brecha de uso y aprovechamiento de las nuevas tecnologías.



Ficha del Indicador 10.1.2

Objetivo Estratégico Sectorial	Incrementar el uso de comunicaciones a nivel nacional
Acción Estratégica Sectorial	Servicios de comunicaciones utilizados para mejorar el bienestar de la población a nivel nacional.

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de regiones donde se está utilizando la RDNFO para beneficiar a entidades públicas	Nacional

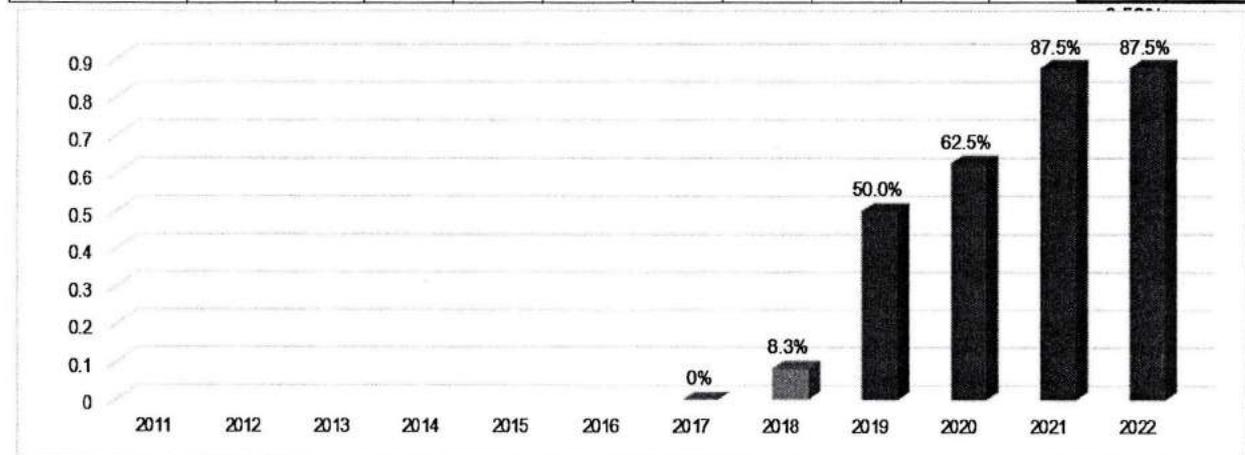
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la utilización de la RDNFO para el beneficio de las entidades públicas en las regiones	$(\text{Número de regiones donde se está utilizando la RDNFO para beneficiar a entidades públicas} / \text{Total de regiones}) * 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Número de regiones	Anual	Reporte de la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
Entidades públicas beneficiarias de los proyectos regionales de banda ancha	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones
--	--

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Linea de base												Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado							N.D.	8.3%	50.0%	62.5%	87.5%	87.5%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	-----------	-------

Las entidades públicas del indicador corresponden a las entidades beneficiarias de los 21 proyectos regionales de banda ancha. Una condición para el crecimiento del indicador es fomentar el uso de servicios de comunicaciones, mediante la RDNFO, por parte de las entidades públicas beneficiarias. La tarifa fija limita el uso de la RDNFO. Se ha instalado un equipo de evaluación conjunta entre el MEF, Osipitel y el MTC, a fin de mejorar las condiciones de sostenibilidad de la RDNFO.

Justificación	Comentarios Adicionales
Es necesario fomentar el uso de los servicios de comunicaciones, mediante la RDNFO, a fin de mejorar el bienestar social y competitividad del país.	



Ficha del Indicador 11.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Promover la asequibilidad de los servicios de comunicaciones a nivel nacional
Acción Estratégica Institucional	Oferta de servicios públicos de comunicaciones en un ambiente de competencia en beneficio de la población

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Índice de concentración del mercado (Herfindahl y Hirschman (IHH)) de acceso a Internet Fijo a nivel nacional	

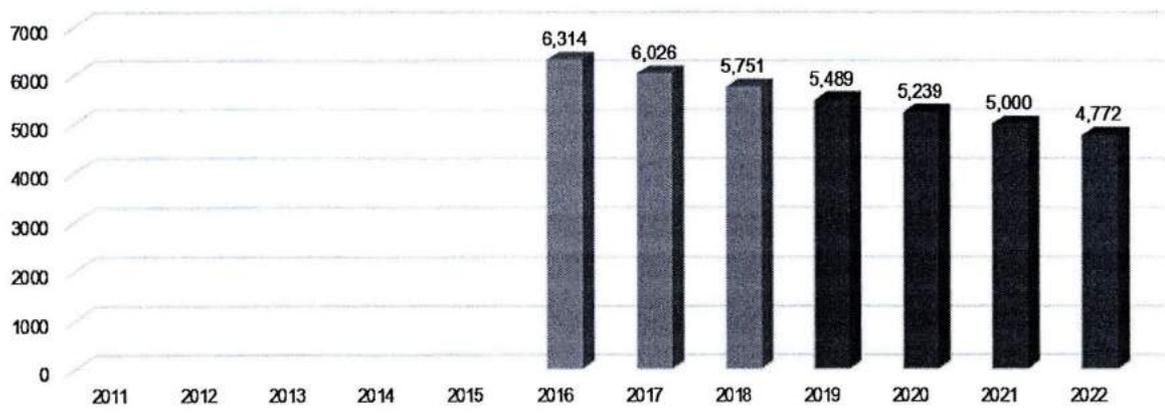
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Este indicador busca medir el grado de concentración en el mercado de acceso a internet fijo a nivel nacional.	<p>El presente indicador se calcula sumando los cuadrados de las cuotas de mercado de las empresas operadoras que brindan el servicio de acceso a internet fijo.</p> <p>Donde: IHH: Índice de concentración del servicio de acceso a internet fijo. Si: Cuota de mercado expresada como un porcentaje de la empresa i. n: Número de empresas.</p>

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Índice	Año	Reporte de la Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones	Resultado
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
	Decreciente ↓		

Órgano responsable de la Medición	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

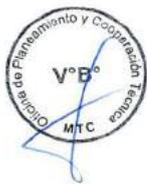
Línea de base												X	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Resultado						6,314	6,026	5,751	5,489	5,239	5,000	4,772	



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

En el caso del presente indicador dependemos de la información que reportan las empresas operadoras de telecomunicaciones y en la verificación de la veracidad de la información.

Justificación	Comentarios Adicionales
Este indicador es importante porque nos brinda información sobre la situación actual del grado de concentración en el mercado de acceso a internet fijo, a fin de medir el desarrollo de la competencia y que refleje la mejora de la calidad de los servicios y precios asequibles.	



Ficha del Indicador 12.2.1														
Objetivo Estratégico Institucional		Modernizar la gestión Institucional del MTC												
Acción Estratégica Institucional		Gestión de los sistemas administrativos transparente y articulada en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones												
Nombre del Indicador											Nivel de desagregación Geográfica			
Porcentaje de avance en la implementación del sistema de control interno											Institucional			
Descripción del Indicador							Formula del Indicador							
Mide el porcentaje de avance en la implementación de las actividades que se realizan relacionado al sistema de Control Interno durante el año							$(\text{Número de actividades realizadas para la implementación del sistema de control interno} / (\text{Número total de actividades planteadas}) * 100$							
Variable 1º del Indicador		Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información						Tipo de Indicador				
Recomendaciones de control interno		Anual		Informes de evaluación del Sistema de Control Interno						Producto				
Variable 2º del Indicador		Sentido del Indicador												
		Creciente		↑										
Órgano responsable de la Medición				Órgano de Control Institucional										
Comportamiento del Indicador en el Tiempo														
Línea de base												X		Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022	
Total	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	75%	75%	85%	90%	100%	100%	100%	
Limitaciones o supuestos				Histórico				Metas						
Las actividades programadas serán gestionadas en su debida programación en caso no exista rotación de los coordinadores de control interno o en su defecto sea mínimo														
Justificación							Comentarios Adicionales							
Considerando que el Control Interno es un proceso continuo e integral de gestión, se han programado 117 actividades en total. En el año 2017 se tuvo un porcentaje de avance de 76% (86 actividades, pero en el año 2018 se hizo un reajuste de las actividades a 110. Se prevee su optimización al 2021 con actividades que promueven la mejora de la gestión en el MTC.							Ninguno							



Ficha del Indicador 12.3.1

Objetivo Estratégico Institucional	Modernizar la gestión Institucional del MTC
Acción Estratégica Institucional	Procesos institucionales mapeados identificados y documentados

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de mapeo de procesos institucionales	Institucional

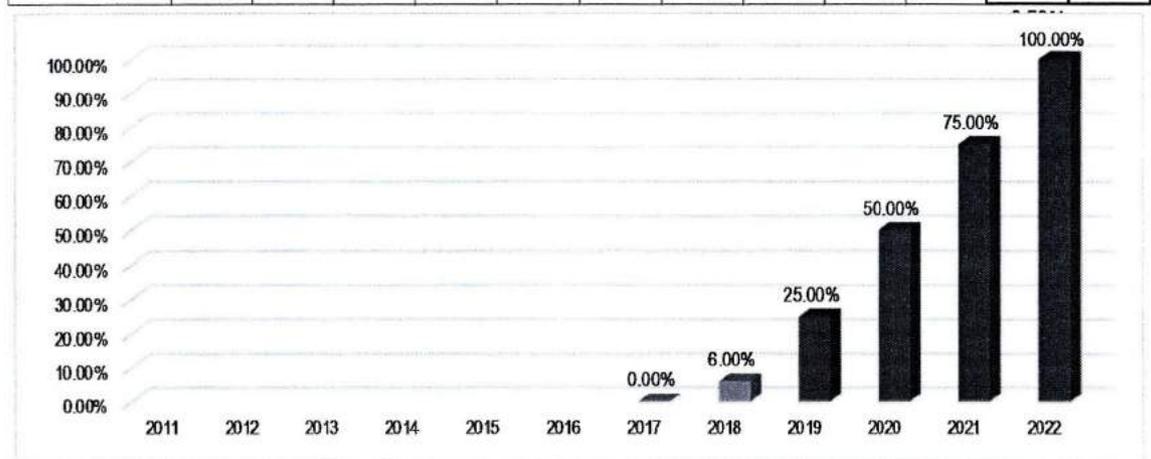
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de procesos de nivel 0 que cuentan con manual de gestión de procesos y procedimientos elaborado y lo compara con el total de procesos de nivel 0 aprobado.	$(\text{Numero de procesos de nivel 0 que cuentan con manual elaborado} / \text{total de Procesos de nivel 0}) * 100\%$

Variable 1° del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Procesos de nivel 0	Anual	Reporte de la General de Planeamiento y Presupuesto - Oficina de Modernización	Producto
Variable 2° del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente 		

Órgano responsable de la Medición	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

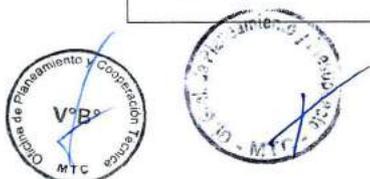
Línea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total							N.D.	6.00%	25.00%	50.00%	75.00%	100.00%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

La información necesaria para el cálculo del indicador es confiable, puesto que se encuentra disponible de forma continua para la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, producto del seguimiento y monitoreo al proyecto de mapeo de procesos institucional que lidera. Configura un supuesto a tener en cuenta que, el total de procesos nivel 0 será el establecido en el mapa de procesos aprobado.

Justificación	Comentarios Adicionales
A través del indicador se medirá el grado de implementación del mapeo de procesos en el ministerio. El mapeo de procesos involucra la identificación, definición, documentación y estandarización de los procesos institucionales, siendo un punto de partida la probación del mapa de procesos, donde se contemplan los procesos nivel 0 estratégicos, misionales y de apoyo.	El indicador mide el porcentaje de procesos nivel 0 que se encuentran documentados y estandarizados, respecto del total de procesos de dicho nivel en cada periodo de medición. Entendiéndose como procesos documentados y estandarizados a aquellos que, cuentan con su respectivo manual de gestión de procesos y procedimientos elaborado.



Ficha del Indicador 12.4.1

Objetivo Estratégico Institucional	Modernizar la gestión Institucional del MTC
Acción Estratégica Institucional	Centros de Atención al Ciudadano implementados a nivel desconcentrados.

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de regiones en las que se ha implementado un Centros de Atención al Ciudadano en materia de transportes y comunicaciones	Institucional

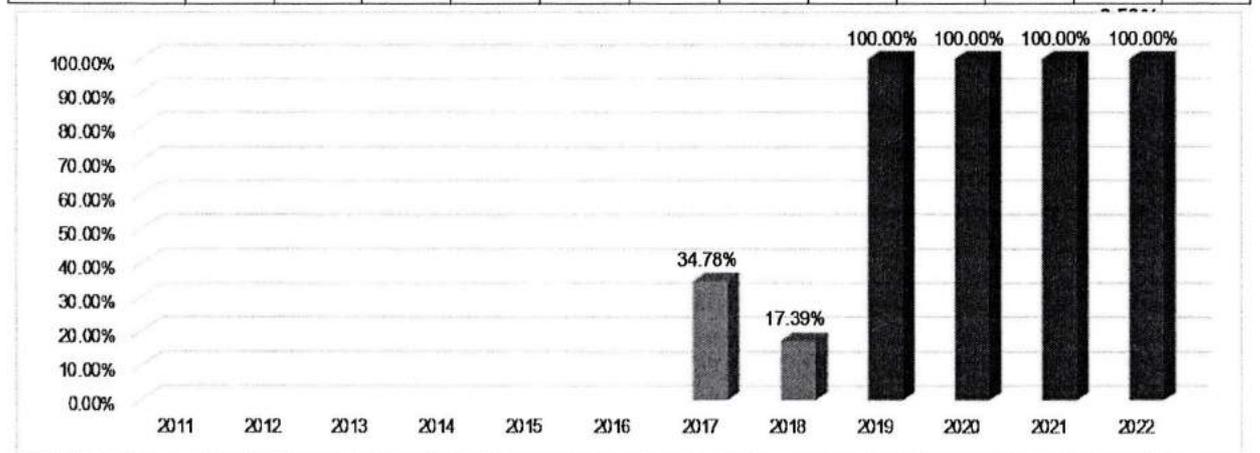
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de departamentos en las que se ha implementado un centro de atención al ciudadano en materia de transportes y Comunicaciones y lo compara sobre el total de departamentos sin contar con Lima Metropolitana ni el Callao	(Número de departamentos en las que se ha implementado un centro de atención al ciudadano en materia de transportes y Comunicaciones / total de departamentos sin contar con Lima Metropolitana ni el Callao)*100%

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Centros de Atención al Ciudadano	Anual	Reporte de la Oficina de atención al Ciudadano y Gestión documental	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	Oficina de atención al Ciudadano y Gestión documental
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Línea de base												X	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022
Total							34.78%	17.39%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	-----------	-------

En el año 2017, no se contaba con un proyecto para la creación e implementación de los Centros de Atención al Ciudadano - CAC.

Justificación	Comentarios Adicionales
Los CAC van a permitir a la población objetivo, el acceso rápido y la entrega oportuna de los servicios y trámites del sector en beneficio de los ciudadanos, así como brindar capacitación y asistencia técnica a los gobiernos regionales y locales.	Se ha previsto implementar para el año 2018 y 2019 los CAC a nivel nacional para desconcentrar el servicio de orientación e información que brinda el MTC.



Ficha del Indicador 12.5.1

Objetivo Estratégico Institucional	Modernizar la gestión Institucional del MTC
Acción Estratégica Institucional	Implementación de la infraestructura Juegos Panamericanos 2019

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de proyectos de infraestructura concluidos respecto al total de proyectos registrados en el Banco de proyectos	Institucional

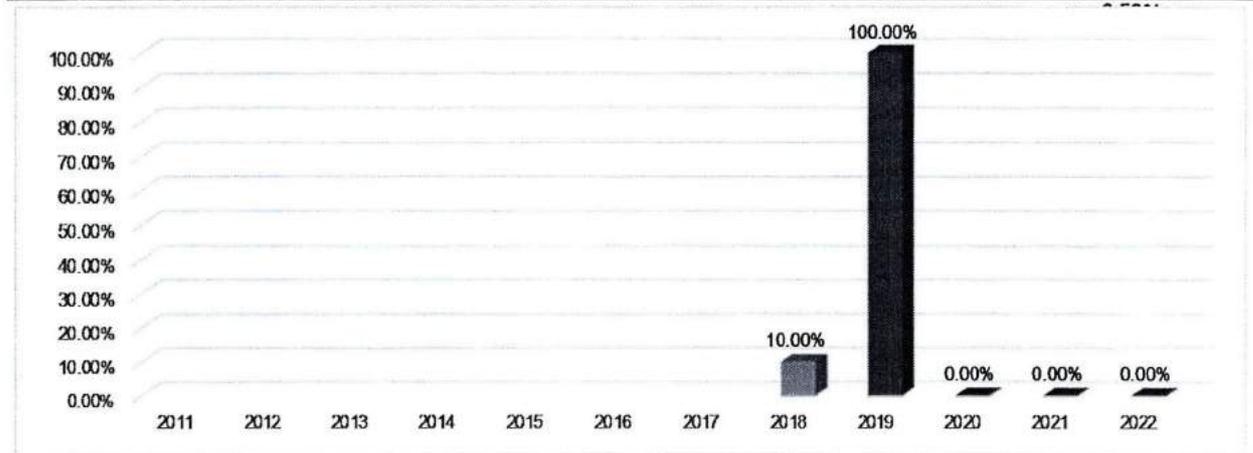
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de proyectos concluidos satisfactoriamente respecto al total de proyectos registrados en el banco de proyectos correspondiente a los Juegos Panamericanos y ParaPanamericanos	$(\text{Cantidad de Proyectos de infraestructura concluidos satisfactoriamente} / \text{Total de proyectos registrados en el Banco de proyectos correspondiente a los Juegos Panamericanos y ParaPanamericanos}) * 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Nivel de avance	Anual	Reporte de la Gerencia de proyectos e Infraestructura del Proyecto Especial Juegos Panamericanos	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	PROYECTO ESPECIAL PARA LA PREPARACION Y DESARROLLO DE LOS XVIII JUEGOS PANAMERICANOS 2019
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Linea de base												x	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Total								10.00%	100.00%	0.00%	0.00%	0.00%	



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
El supuesto principal es que se cuenta con la disponibilidad suficiente de recursos financieros para el desarrollo de las operaciones (actividades)		

Justificación	Comentarios Adicionales



Ficha del Indicador 12.5.2

Objetivo Estratégico Institucional	Modernizar la gestión Institucional del MTC
Acción Estratégica Institucional	Implementación de la infraestructura Juegos Panamericanos 2019

Nombre del Indicador		Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de actividades de desarrollo de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos, concluidas respecto al total de actividades establecidas en el Plan Maestro aprobado por COPAL PERU		Institucional

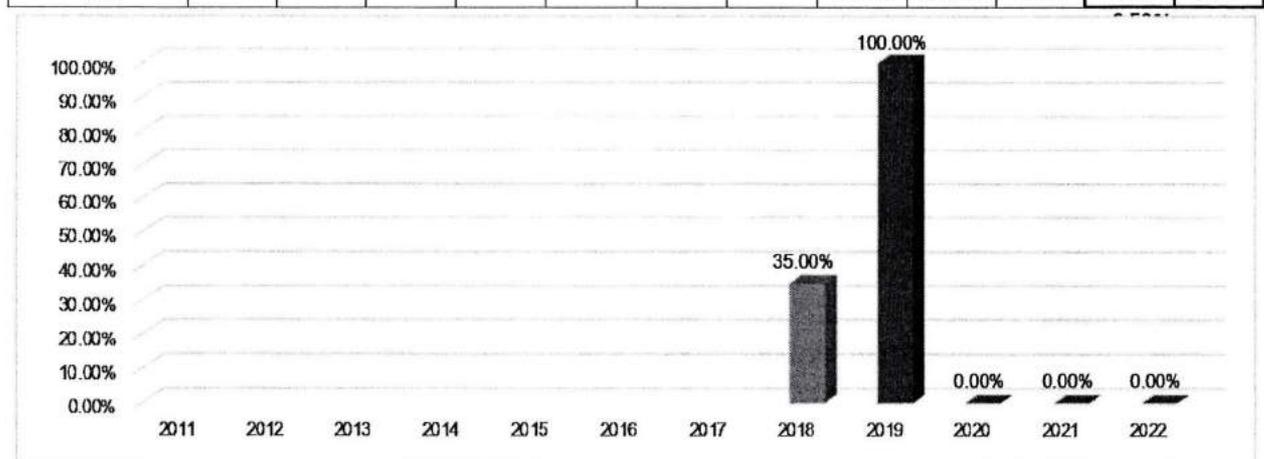
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
El indicador mide el grado de avance de las actividades de desarrollo establecidas en el Plan Maestro aprobado por COPAL PERU	$(\text{Cantidad de actividades de desarrollo de los juegos Panamericanos concluidos satisfactoriamente} / \text{Cantidad total de actividades de desarrollo de los Juegos Panamericanos establecidos en el Plan Maestro}) * 100\%$

Variable 1ª del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Nivel de avance	Anual	Evaluaciones del Plan Operativo del Proyecto Especial	Producto
Variable 2ª del Indicador	Sentido del Indicador		
	Creciente		

Órgano responsable de la Medición	PROYECTO ESPECIAL PARA LA PREPARACION Y DESARROLLO DE LOS XVIII JUEGOS PANAMERICANOS 2019
--	---

Comportamiento del Indicador en el Tiempo

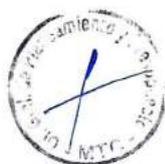
Línea de base												X	Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Total								35.00%	100.00%	0.00%	0.00%	0.00%	



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas
---------------------------------	------------------	--------------

El supuesto principal es que se cuenta con la disponibilidad suficiente de recursos financieros para el desarrollo de las operaciones (actividades)

Justificación	Comentarios Adicionales



Ficha del Indicador 13.1.1

Objetivo Estratégico Institucional	Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC
Acción Estratégica Institucional	Capacidad de Resiliencia ante el riesgo de desastres implementada en el MTC

Nombre del Indicador	Nivel de desagregación Geográfica
Porcentaje de actividades en GRD implementadas con respecto a la programación de actividades en Gestión del Riesgo de Desastres	Institucional

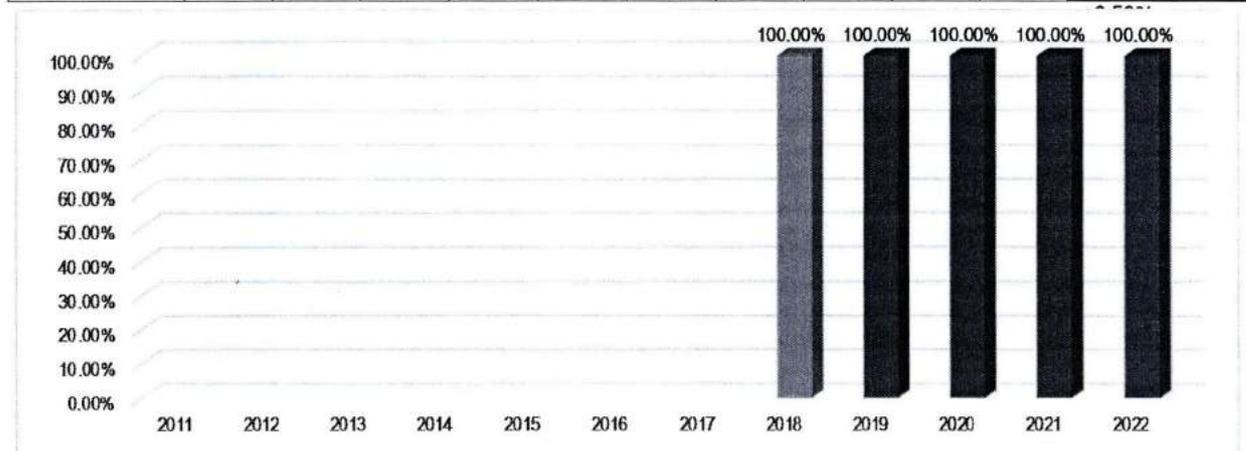
Descripción del Indicador	Formula del Indicador
Mide la cantidad de actividades en GRD que han sido implementadas y la compara contra el total de Actividades programadas para cada año	$(\text{Numero de actividades en GRD que han sido implementadas} / \text{total de Actividades programadas para cada año}) * 100\%$

Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación	Fuente de Información	Tipo de Indicador
Actividades de GRD	Anual	Reporte de la Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres	Producto
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador		
	Estable		

Órgano responsable de la Medición	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres
--	---

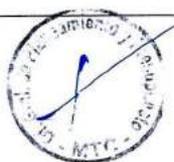
Comportamiento del Indicador en el Tiempo

Linea de base	X											Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total								100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%



Limitaciones o supuestos	Histórico	Metas

Justificación	Comentarios Adicionales



Ficha del Indicador 13.2.1

Objetivo Estratégico Institucional	Reducir la vulnerabilidad, ante el riesgo de desastres del MTC											
Acción Estratégica Institucional	Plan de continuidad Operativa implementado para el MTC											
Nombre del Indicador										Nivel de desagregación Geográfica		
Porcentaje de acciones del Plan de Continuidad Operativa y contingencia del riesgo de desastres implementadas										Institucional		
Descripción del Indicador						Formula del Indicador						
Mide el nivel de cumplimiento de las acciones del Plan de Continuidad Operativa y contingencia del riesgo de desastres implementadas cada año						(Total de acciones del Plan de Continuidad Operativa que han sido implementadas / total de Acciones programadas para cada año)*100						
Variable 1º del Indicador	Frecuencia de Evaluación		Fuente de Información						Tipo de Indicador			
Plan de Continuidad Operativa	Anual		Reporte de la Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres						Producto			
Variable 2º del Indicador	Sentido del Indicador											
	Estable	➔										
Órgano responsable de la Medición			Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres									
Comportamiento del Indicador en el Tiempo												
Línea de base								X				Meta Final
Periodo	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total								100%	100%	100%	100%	100%

Año	Porcentaje
2018	100%
2019	100%
2020	100%
2021	100%
2022	100%

Limitaciones o supuestos	Histórico
Desactualización de los instrumentos de gestión en el Marco del SINAGERD. Limitado recursos para el desarrollo para el fortalecimiento de capacidades en materia de Continuidad Operativa-GRD -SINAGERD.	Metas
Justificación	Comentarios Adicionales
Garantizar la continuidad de servicio/operatividad del estado en el marco de la organización del MTC. Asegurar que las actividades críticas permitan la recuperación y restauración de la Infraestructura de la sede central, bienes muebles, informáticos, comunicaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).	



EL PERÚ PRIMERO

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Jr. Zorritos 1203 - Lima - Perú

Central telefónica: 615 7800

Central de consultas: 615 7900