



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General
de Planeamiento y
Presupuesto

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES 2012 - 2016

Lima, octubre 2012

CONTENIDO

- 1. INTRODUCCION**
- 2. DIAGNOSTICO GENERAL**
- 3. ORGANISMOS DEL MINISTERIO**
- 4. VISIÓN Y MISIÓN DEL MTC**
- 5. FODA DEL MTC**
- 6. LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS**
- 7. OBJETIVOS ESTRATEGICOS GENERALES**
- 8. OBJETIVOS ESTRATEGICOS ESPECÍFICOS**
- 9. CUADRO DE INDICADORES**
- 10. PROGRAMA DE INVERSIONES**

1. INTRODUCCION

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tienen como tarea fundamental garantizar el desarrollo y la aplicación de la Política Nacional y Sectorial del transporte y comunicaciones en los tres niveles de Gobierno: Nacional, Regional y Local; para cumplir con este encargo es imprescindible fijar lineamientos precisos, transparentes y estables, de tal forma que sirvan y se conviertan en guía u orientación de los actores públicos y privados vinculados con las actividades de transportes y comunicaciones.

Por otro lado, desde hace unos años en el país se vienen haciendo significativos esfuerzos para reintroducir el planeamiento como herramienta básica para la toma de decisiones en el desarrollo nacional; es así que en el marco del funcionamiento del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN), liderado por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), se ha elaborado el Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021, cuyos lineamientos fundamentales son generados por las políticas aprobadas en el Acuerdo Nacional.

Es indudable la importancia que tienen los sectores transportes y comunicaciones, que por las características de apoyo y horizontalidad de su infraestructura y servicios, se convierten en factores claves para promover el desarrollo económico y social del país; también no es menos cierto que la gestión planificada de su gestión, garantiza que desde el Gobierno, en este caso, por parte del Ministerio se emitan señales que respondan a la solución de una realidad concreta y dirigidas a una visión de país, vinculado internacionalmente y fundamentalmente integrado internamente, de tal forma de constituirse en el elemento de competitividad e inclusión social.

El documento Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que se presenta tiene un horizonte que abarca el período 2012 - 2016 y su elaboración metodológica tiene como punto de partida una síntesis de diagnóstico que muestra la situación de los sectores y la problemática a resolver, que rebasan la competencia de la gestión institucional del Ministerio, abarcando al Sector en su totalidad; luego se ensaya la Visión desde la perspectiva institucional y sectorial y Misión del MTC en el marco de los lineamientos esbozados en el Plan Bicentenario y recoge los aportes de los representantes de los diferentes Órganos del MTC; a continuación como resultado del análisis interno y externo, se elaboró el FODA, que tiene como característica principal identificar los factores de mayor impacto, que de una u otra forma condicionan y/o contribuyen en la definición de los lineamientos y estrategias del Plan, posteriormente en función a estos lineamientos se han formulado Seis Objetivos Estratégicos con sus respectivos Objetivos Específicos, de tal forma que todas las actividades que se realizan sean adecuadamente definidas y fundamentalmente que sean mediadas a través de Indicadores. Finalmente se ha elaborado un Programa de Inversiones en donde se han tomado en cuenta los siguientes criterios: i) Culminar las obras en ejecución y las programadas en el Plan Multianual de Inversión Pública 2012-2014, ii) Proyectos que forman parte y confluyen a los corredores transversales, especialmente los que permiten el transporte multimodal, iii) Avanzar en el mejoramiento de los Ejes Longitudinales de la Sierra y Selva, iv) Proyectos que incrementan la cobertura y acceso a zonas de pobreza y de frontera y v) Proyectos comprometidos en los procesos de integración subregionales.

2. DIAGNOSTICO GENERAL

El Perú está situado en la parte central-occidental de América del Sur, tiene una extensión territorial de 1.28 millones de Km², presenta un relieve accidentado surcado por la Cordillera de los Andes, dando lugar a la existencia de tres regiones naturales marcadamente diferentes, especialmente en su conformación física y comportamiento climático.

Al 2011, las proyecciones del INEI estima que el Perú tiene una población de 29.8 millones de habitantes¹, con una tasa de crecimiento de 1.6% anual², con tendencia decreciente en las dos últimas décadas. Según el Censo de Población del año 2007, el 74% de la población se encontraba asentada en el área urbana y 24% en el área rural, mientras que en el año 1940 la población urbana era el 35% del total, lo que evidencia una fuerte tendencia migratoria a las zonas urbanas de la ciudades, en detrimento al desarrollo de las zonas rurales.

Es notorio también, el desbalance en el asentamiento de la población en el ámbito de las regiones naturales, ya que mientras en los departamentos costeros se concentra el 54.6% de la población nacional, en la Sierra se ubica el 32% y en la Selva solamente el 13.4%, a pesar que esta última Región representa el 60% del territorio nacional.

La situación del desarrollo económico también nos muestra un marcado desequilibrio territorial, con un acentuado centralismo en Lima, capital de la República, que tiene el 29% de la población nacional, produce el 48% del PBI, genera el 55% del ingreso nacional, concentra el 70% del PBI industrial y el 52% de los servicios gubernamentales, además recauda más del 90% de impuestos.

Sin embargo, la economía peruana, en los últimos 18 años, ha experimentado uno de los mejores desempeños en América del Sur, con tasas de crecimiento del PBI que en algunos años han superado el 8%, sustentados fundamentalmente en la participación de la inversión privada, especialmente aquella dirigida al desarrollo de productos y actividades orientadas para el consumo de los mercados externos, habiendo logrado incrementos en la exportación, solamente comparados con los alcanzados por la Republica China, como ejemplo en el periodo 1998- 2008 se registro un crecimiento de 448%.

También es importante relevar que en la última década la economía peruana se caracterizó por su estabilidad en términos macroeconómicos, con un continuo y sostenido crecimiento de la producción interna, con tasas que estuvieron en promedio por encima del 5% y con perspectivas de mantener y/o superar estos desempeños en los próximos 10 años. El Ministerio de Economía y Finanzas estima para el período 2012 – 2014 se estima 6.0% de crecimiento anual del PBI³. Este crecimiento

¹ INEI Nota de Prensa N° 101 (08.Jul.2011)

² Población intercensal 1993 - 2007

³ MEF, Marco Macroeconómico Multianual 2012 – 2014, agosto 2011.

económico se sustenta en la progresiva recuperación de la demanda interna, pero principalmente por la fortaleza y continuo flujo de la inversión privada, así como por el aumento significativo en los volúmenes de las exportaciones de bienes y servicios; y con índices de inflación por debajo del 3% anual.

Este positivo comportamiento en la economía del Perú se ha visto reflejado también en el campo social, que conjuntamente con las acertadas políticas fiscales aplicadas y a una reforma en los programas sociales durante los últimos años, se ha logrado una significativa reducción de la pobreza, habiendo disminuido los índices de pobreza de 54.3% en el 2001 a 31.3% en el 2010 y la pobreza extrema de 24.0% a 9.8%⁴.

Otro aspecto importante es su progresiva integración económica comercial con los países con los que tiene los mayores intercambios comerciales, lo que ha dado lugar al sostenimiento en el incremento de las exportaciones, tanto en volúmenes como en valor, que es resultado de la política orientada a la reducción de las barreras arancelarias como consecuencia de la suscripción de Tratados de Libre Comercio (TLC) y Acuerdos de Complementación Económica con diversos países del mundo, especialmente USA, China y Unión Europea, Japón, etc., lo que finalmente está permitiendo diversificar los destinos de exportación y la importación de equipos y maquinaria de tecnología moderna. Estos tratados configuran un panorama alentador para el desarrollo económico del Perú, pues está generando nuevas e importantes oportunidades de negocios orientados a dichos mercados.

Brecha de inversión en infraestructura y competitividad

La infraestructura es uno de los factores básicos para que un país adquiera niveles de competitividad adecuados, tenga sostenibilidad en su crecimiento económico, avance en la inclusión social y pueda lograr su integración interna y externamente.

Según estimaciones ensayadas por Instituciones privadas, la brecha en infraestructura era de US\$ 37,760 millones⁵, que equivale aproximadamente al 30% del PBI Nacional. De este gran total corresponde a la infraestructura de transportes el 37%, es decir un monto de US\$ 13,961 millones.

En forma específica en el campo de la infraestructura de transportes, para el Sistema Vial se estima una brecha de US\$ 7,735 millones, para los Puertos US\$ 3,600 y para los demás Modos US\$ 2,986 millones. A pesar de los avances logrados en materia económica, las inversiones en infraestructura y el acceso a los servicios básicos son aún insuficientes.

Esto se evidencia en los índices de competitividad de la infraestructura, en los que el Perú está por debajo del promedio mundial, bajando en el último año 13 posiciones en el ranking mundial de calidad de infraestructura del **Índice Global de Competitividad**, del Foro Económico Mundial⁶, al pasar del puesto 92 al 105. Así en infraestructura aeroportuaria el Perú ocupa el puesto 70, en carreteras ocupa el puesto 98 y en puertos el puesto 106 entre 142 países. En telecomunicaciones el Perú está ubicado en el puesto 89 en cuanto a telefonía fija y 72 en telefonía móvil (Nº de suscriptores por cada 100 habitantes).

⁴ INEI, Evolución de la pobreza en el Perú al 2010 (mayo 2011).

⁵ Instituto Peruano de Economía: La brecha de infraestructura en el Perú 2008.

⁶ World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2011-2012.

INDICE DE CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA (*)
(1=subdesarrollado, 7=eficiente)

	Perú	
	Ranking	Puntos
Total infraestructura (**)	105	3.5
Carreteras	98	3.2
Ferrocarriles	93	1.9
Puertos	106	3.5
Aeropuertos	70	4.6

(*) Ranking de 142 países

(**) Incluye transportes, telefonía y energía

Fuente: The Global Competitiveness Report 2011 - 2012

Integración subregional

En cuanto a la integración con los países de América del Sur, el Perú forma parte de la “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA”, foro técnico del Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de UNASUR, para avanzar en el proceso de integración física, el cual tiene como finalidad incrementar el comercio intra-regional, facilitar la integración de cadenas productivas, lograr una inserción más competitiva de los países de la Región en los grandes mercados del mundo, contribuir al desarrollo sostenible de sus economías y desarrollar los espacios aislados en sus territorios.

El Perú forma parte de y participa en cuatro Ejes de IIRSA: El Eje Andino que comprende los ejes longitudinales (Carretera Panamericana y Longitudinal de la Sierra) que permite articularse con Ecuador, Chile y Bolivia; Eje del Amazonas que involucra el transporte intermodal carretera-hidroviás (Eje Vial Norte) y tienen como función la de integración con Brasil e interconexión con los puertos marítimos del norte del país; Eje Perú-Brasil-Bolivia, también de integración con el Brasil y los puertos del Atlántico, tiene a la Carretera Interoceánica como el elemento más significativo de conexión; y Eje Interoceánico Central que permite la articulación con Bolivia, Paraguay y Brasil.

En este contexto, se vienen ejecutando importantes proyectos viales como el Eje Amazonas Norte Paíta – Yurimaguas, el Corredor Vial Interoceánico IIRSA Sur Perú-Brasil (Carretera Interoceánica), proyectos portuarios como la modernización de los puertos del Callao, Paíta, Yurimaguas, entre otros, desarrollo de hidroviás, pasos de frontera, centros logísticos, modernización de aeropuertos, etc.; en un marco de desarrollo de transporte multimodal.

Logística de transportes

Los costos logísticos en el Perú son muy elevados, llegando aproximadamente al 29% del valor del producto⁷, en tanto que el promedio en América latina es del orden de 24% y en los países miembros de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) este costo solo representa el 9%.

El Perú posee ventajas naturales para convertirse en la Plataforma que desempeñe el papel de nexo y atienda el movimiento de carga entre los países de América del Sur y

⁷ MINCETUR, Dirección Nacional de Desarrollo de Comercio Exterior, marzo 2009.

los que integran la Cuenca Asia Pacífico y constituirse en el mediano plazo como uno de los “países emergentes” con mayor progresión a nivel mundial; para aprovechar estas ventajas se requiere, además de continuar con los esfuerzos actualmente en marcha, articular y ordenar las actividades y proyectos que vienen desarrollando las diferentes Entidades Públicas y establecer coordinaciones con las Instituciones Privadas vinculadas especialmente con el Comercio Exterior.

En los últimos años el dinamismo del comercio de los países de América del Sur, muestran por ejemplo, que en la década 1998 – 2008 las exportaciones, de todos los países, han crecido por encima del 150% y específicamente en el Perú se tuvo un incremento del 448%; para que este comportamiento sea sostenible en el tiempo, es imprescindible acompañar a los actuales esfuerzos que realiza el Sector Transportes para disminuir la Brecha en Infraestructura, con acciones orientadas a desarrollar y promover iniciativas que reduzcan sustancialmente el costo logístico de transportes en el país.

Los índices actuales señalan que el Perú tiene un Indicador de Desempeño Logístico de 2.8%, calificado como parcialmente bueno en el Ranking del Banco Mundial, mientras que Brasil 3.2 y Chile 3.1, mucho más cerca del 3.4% en el cual un país es calificado como de Buen Desempeño Logístico⁸.

En el contexto descrito, el MINCETUR y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizan y promueven acciones para ubicar el tema de la Logística en la agenda de la Política Pública, apoyados por los esfuerzos de los Gremios Empresariales (ADEX, CCL, CONUFDI, etc.).

Actualmente el MTC ha concluido el “Plan de Desarrollo de Servicios de Logística de Transporte”, con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cuyo objetivo está dirigido a realizar un análisis integral e identificar las características de la logística en los servicios de transportes de carga y pasajeros del país, con el propósito de proponer un “Plan de Acciones Inmediatas” y Lineamientos de Desarrollo para el Mediano y Largo Plazo, con el fin de mejorar la competitividad del país.

Los avances registrados a la fecha han permitido concluir los siguientes estudios: Estudio de Factibilidad de la Zona de Actividad Logística del Callao, Estudio Zona de Actividad Logística de Paita y el Estudio de Localización y Factibilidad de Plataforma Logística en el Sur del Perú.

Inversión privada y asociación público privada (APP)

Uno de los factores que ha contribuido significativamente al proceso de recuperación y crecimiento económico del país en los últimos años, es el impulso dado a la inversión privada, especialmente a la inversión en infraestructura, bajo las modalidades de inversión privada directa y concesiones.

La ejecución de proyectos con baja rentabilidad financiera pero con alta rentabilidad social han permitido el desarrollo de esquemas novedosos de Asociaciones Público Privadas (APPs), donde el Estado participa en el cofinanciamiento de los proyectos, con lo cual se garantiza a largo plazo la provisión de servicios públicos o de infraestructuras públicas eficientes y de calidad.

⁸ Banco Mundial: Índice de Desempeño Logístico 2006-2009.

2.1 SUB SECTOR TRANSPORTES

▪ Transporte Terrestre

La red vial del Perú está organizada en tres niveles: (i) Red primaria o nacional; (ii) Red secundaria o departamental (Regional); y (iii) Red terciaria o caminos vecinales.

Actualmente la longitud de la red vial es de 95,863 Km. de extensión registrados, de los cuales 23,076 (24.07%) son carreteras nacionales y están bajo la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 25,329 (26.42%) son carreteras departamentales y están a cargo de los Gobiernos Regionales y 47,458 (49.51%) son caminos vecinales, que están bajo responsabilidad de los Gobiernos Locales.

Respecto al tipo de superficie de rodadura muestra que 15,496 Km. de la Red Vial se encuentran pavimentadas (16.16%) y 80,367 Km. se encuentran afirmadas o a nivel de trocha (83.84%).

Sobre dicha infraestructura se traslada el 90% de la carga y se moviliza el 80% de los pasajeros, especialmente en los principales ejes longitudinales y transversales, los cuales actualmente presentan condiciones de asfalto en buen estado y no así las carreteras departamentales y locales, que tienen una condición, en un gran porcentaje, de afirmadas o trochas en mal estado y que son utilizadas en la prestación del servicio provincial de carga y pasajeros.

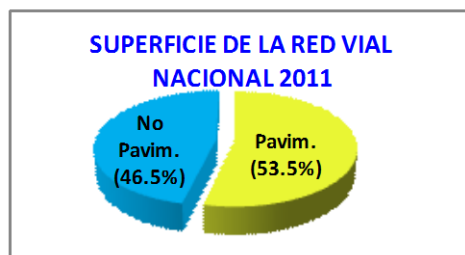
Actualmente el sistema vial, concentrado en atender la demanda de servicios de transportes y necesidades de interconexión de las grandes ciudades del país, no llega a satisfacer los requerimientos que garanticen óptimas condiciones de accesibilidad, transitabilidad, confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.

Red Vial Nacional

La Red Vial Nacional de 23,076 Km., está conformada por tres grandes ejes longitudinales y diecinueve corredores transversales, tienen como misión vincular a las capitales de departamento, los principales centros productivos con las ciudades como centros de consumo y puertos marítimos como nodos del comercio exterior; constituyendo la base de todo el sistema de carreteras del país. El estado de situación de las vías nacionales nos indica que el 53.5% (12,345 Km.) se encuentran pavimentadas y el 46.5% se encuentra a nivel afirmado, sin afirmar y trocha. Aproximadamente el 70% de la Red Vial Nacional se encuentra en regular y buen estado de conservación y transitabilidad.

SUPERFICIE DE LA RED VIAL NACIONAL 2011

Superficie	Km.	%
Pavimentada	12,345	53.50%
No pavimentada	10,731	46.50%
TOTAL	23,076	100.00%



En el marco de la política de fomento a la inversión privada, en los últimos años se ha incrementado sustantivamente el número de concesiones viales; actualmente se tiene adjudicadas bajo esta modalidad 5,363 Km. de carreteras, con un compromiso de inversión total de US\$ 3,423 millones.

En las actividades del mantenimiento de carreteras, se viene implementando la tercerización de la Conservación de la Red Vial Nacional por Niveles de Servicio, que a través de la suscripción de contratos que tienen como objetivo alcanzar un adecuado y continuo nivel de transitabilidad de la red vial nacional, que incluyen el mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, atención de emergencias y en algunos casos específicos la aplicación de pavimentos económicos, por plazos de hasta cinco años; actualmente se tiene 11,154 Km. de carreteras de la Red Vial Nacional con Contratos de Conservación Vial Por Resultados en 32 corredores viales, con una inversión total de S/. 3,641 millones.

Como respuesta a la prioridad asignada para el desarrollo de la infraestructura como soportes importantes en el que se sustenta el crecimiento económico del país, el presupuesto del MTC se ha incrementado sustancialmente; en lo referido a las inversiones en el año 2001 el nivel de ejecución por parte del MTC en la Red Vial Nacional alcanzó S/. 620 millones, en el 2010 esta cifra se elevó a S/. 1,882 millones, que representa un incremento de 303%.

Red Vial Departamental y Vecinal:

La Red Vial Departamental (25,329 Km. de vías registradas), comprende las rutas de importancia regional que articulan las capitales de departamento con las principales ciudades al interior de Región; sólo el 7.7% se encuentran pavimentadas y el 92.3% es afirmada, sin afirmar o en condición de trocha. En cuanto a su condición, solo el 16.1% de la red departamental está en buen estado.

La Red Vial Vecinal (47,458 Km. registrados aproximadamente) ⁹ está conformada por las vías que enlazan a las capitales distritales y centros poblados importantes con la capital de la provincial; sólo el 2.5% de esta vías tienen la condición de asfaltadas, el 97.5% están afirmadas, sin afirmar o en condición de trocha y solo el 7.3% está en buen estado.

El mal estado de conservación de la red vecinal se ve agravada por la incidencia de la topografía accidentada de nuestro territorio, especialmente en la Región de la Sierra, que es afectada por factores climáticos y la falta de

⁹ Adicionalmente se estima que existen 24,275 Km. de caminos vecinales no registrados.

mantenimiento, lo que ha dificultado el desarrollo de las zonas rurales y contribuido al aislamiento de las comunidades pobres¹⁰. Actualmente aún existen aproximadamente 14 capitales de distritos que carecen de accesibilidad a través de caminos carrozables, dificultando su acceso a servicios públicos y mercados¹¹.

Los recursos para el mantenimiento principalmente son calificados como gasto corriente y lo asignado al mantenimiento de los caminos departamentales y vecinales es insuficiente, además no es posible utilizar los recursos del canon y sobre canon, cuyo uso está dirigido a financiar inversión.

En el marco del proceso de descentralización, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones creó en agosto del 2006 el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado – Provías Descentralizado (en base a la fusión de los ex Proyectos Especiales Provías Departamental y Provías Rural), con el objeto de continuar apoyando a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en la gestión vial de los caminos departamentales y vecinales e intervenir con la ejecución de Programas específicos.

Desde hace cinco años, con apoyo del Banco Mundial y el BID se viene ejecutando el Programa de Caminos Departamentales (PCD) y el Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), dirigidos a la ejecución de proyectos para la rehabilitación y actividades para el mantenimiento de caminos departamentales y vecinales, con el objeto de promover, apoyar y orientar el incremento de la dotación y la mejora de la transitabilidad de la infraestructura de transporte departamental y rural y el desarrollo institucional, en forma descentralizada, planificada, articulada y regulada, con la finalidad de contribuir a la superación de la pobreza y al desarrollo del país.

En relación a los caminos de herradura, como el último eslabón de conexión con los pueblos más alejados en nuestro país, se tienen identificados 18,736 Km de caminos de herradura priorizados por los Gobiernos Locales para su mejoramiento y se estima que su longitud total alcance una cifra similar a la de caminos vecinales. Es alrededor de estos caminos de herradura y los caminos rurales donde se acentúa la pobreza y pobreza extrema.

Servicios

El servicio de transporte terrestre en el país afronta una problemática que se caracteriza por una débil institucionalidad en el ámbito público y privado, enorme informalidad, tanto en los prestadores del servicio como también de los usuarios, con señales muy marcadas de incumplimiento de las normas de tránsito y circulación y con niveles de seguridad bastante precarios, que afectan su calidad y seguridad, lo que se traduce en un elevado índice de accidentes de tránsito en la Red Vial Nacional que alcanza un promedio de 1,631 accidentes por año en el período 2004 – 2009 y un alto porcentaje de personas afectadas que anualmente alcanza en promedio 5,011 heridos y 822

¹⁰ Plan Estratégico Institucional 2008-2012 de PVD

¹¹ Proyecto VIDA - PVD

mueritos para el mismo período¹². Esta situación es más evidente y grave en el transporte urbano y en las zonas del interior del país con carreteras o caminos con características sin afirmar o trocha.

La liberalización y desregulación del transporte que rige desde principio de la década del noventa, si bien motivó el crecimiento y dinamismo de la actividad y genero competencia, también dio lugar a un conjunto de problemas, siendo los más importantes: sobreoferta de vehículos, obsolescencia del parque automotor, atomización empresarial, surgimiento de transportistas informales que generan competencia desleal, los cuales han impactado negativamente en la calidad y en la seguridad de los servicios.

La estructura empresarial de los operadores que prestan servicios de transporte de carga se caracteriza por una gran atomización. Los 59,109 transportistas registrados poseen 160,734 unidades tractoras circulando por el país (diciembre 2010), de los cuales el 92% en promedio no poseen más de cuatro vehículos, el 2% de las Empresas operan flotas de más de 10 unidades y solamente el 0.3% conducen flotas de más de 50 vehículos, esta situación es más aguda en las zonas de sierra y selva en donde los que prestan servicio son propietarios de una o a lo máximo dos unidades. Adicionalmente se estima que existen aproximadamente 111,118 camiones que operan sin estar registrados, mayormente transportistas individuales que operan con un solo vehículo.

En el Transporte interprovincial de pasajeros también existe una problemática derivada de la débil estructuración empresarial, marcada informalidad, sobre todo en el interior del país, la frondosidad normativa y la insuficiente fiscalización por parte de las autoridades en los tres niveles de gobierno (Nacional, Regional y Local).

En el servicio de transporte interprovincial de pasajero existen alrededor de 358 empresas, con un universo de 5,340 ómnibuses¹³, y un promedio de 10 Vehículos por Empresa; también refleja un contexto empresarial dominado por una atomización elevada, que dificultan el desarrollo de alianzas o fusiones a nivel de pequeñas empresas, reacias a perder su identidad. Este tipo de transporte presenta problemas similares al servicio de transporte de carga, con la existencia de empresas formalmente organizadas que compiten con transportistas informales.

Otro factor que abona la informalidad del servicio está vinculada con la no existencia de un sistema de terminales terrestre de pasajeros, con empresas que poseen su propio terminal de modo individual, aunque en la mayoría de los casos brindan las mínimas condiciones de seguridad y comodidad. Esta situación viene cambiando en algunas ciudades del país, en donde por iniciativa privada o de los gobiernos locales se vienen implementando terminales terrestres. En el transporte de carga la inexistencia de terminales de carga o centros de distribución y almacenamiento es más evidente y caótica.

¹² MEF – BM: Evaluación del Sistema de Control Tolerancia Cero, 2009.

¹³ En total se tiene 952 empresas, con un parque vehicular de 7,973 unidades, que incluyen 471 empresas de turismo con 1,717 vehículos y otras categorías empresariales menores.

Como parte del proceso de fiscalización a los servicios de transporte de pasajeros y carga, desde hace varios años se viene aplicando el Programa Tolerancia "0", conjuntamente con los Gobiernos Regionales; los resultados han contribuido con la reducción del nivel de incumplimiento de las normas en los Servicios de Transportes Nacional. Adicionalmente, señalar que con la obligación de equipar a los vehículos con GPS que prestan el servicio de pasajeros de nivel nacional parcialmente se ha controlado los índices de velocidad, habiendo reducido los accidentes en las vías nacionales.

Un segmento importante del transporte público brinda aún servicios de transporte público de pasajeros de baja calidad y alta inseguridad, aspectos que son más notorios en el transporte urbano de las principales ciudades, donde el transporte es caótico y contaminante y con elevados índices de accidentalidad.

En la capital del país no existe un sistema de transporte masivo, a pesar de tener casi 9 millones de habitantes; situación que en escala menor también se registra en las principales ciudades del país; que se ve agravada por la contaminación ambiental del transporte urbano.

También en el transporte urbano se evidencia la proliferación de taxis, cuyo servicio no se encuentra regulado, contribuyendo a incrementar la inseguridad, congestión y mayor contaminación.

Así mismo, existe una baja cultura de seguridad vial, tanto de conductores como de peatones.

El parque automotor

El parque automotor en los últimos años se ha incrementado en aproximadamente en 58.75%, en el año 2010 se registraron 1,849,690 vehículos, mientras que en el año 2000 existían 1,162,859 vehículos. Por tipo de vehículo los que mayor crecimiento registran son los del tipo automóvil con 595% (de 136,221 en el 2000 a 810,066 en el 2010) y las camionetas station wagon con 264% (de 108,184 en el 2000 a 285,272 en el 2010), uno de los efectos es el sobredimensionamiento del servicio de taxis.

Los vehículos de transporte de carga han crecido de 129,555 en el año 2000 a 213,025 en el 2010 (64.43%), ocasionando una sobreoferta de servicio, incremento de transportistas informales, inseguridad y dificultades operativas.

En el parque automotor del servicio de transporte de pasajeros (ómnibus interprovinciales) fue de 4,319 ómnibus en el año 2000 y de 7,973 en el año 2010, es decir un incremento de 84.60%; registrándose un importante proceso de modernización hacia el uso de unidades de mayor capacidad.

El parque automotor del país, en términos globales es antiguo, pues aproximadamente el 80% de los vehículos ingresados al país vía CETICOS y ZOFRATACNA, son usados y reacondicionados, influenciando en la edad promedio del parque automotor del servicio público es de 22,5 años, mientras que la edad del privado es 15,5 años, lo que ha generado el agravamiento de la contaminación ambiental, superando los estándares internacionales que miden la calidad del aire.

A fin de contribuir a revertir esta situación, se ha creado el Programa para la Renovación del Parque Automotor” (Chatarreo), inicialmente con vehículos de la Categoría M1 con más de 15 años de antigüedad. Así mismo, se ha establecido (D.S. N° 017-2009-MTC) que la antigüedad máxima de los vehículos de transporte público es de 15 años. Cabe resaltar que en los últimos cinco años la importación de vehículos nuevos viene superando a la importación de vehículos usados.

La actual situación del transporte urbano en la Ciudad de Lima y principales ciudades del país, esta caracterizado por un estado caótico, contaminante, obsoleto e inseguro, generado básicamente por la sobreoferta de vehículos, lo cual es resultado a la falta de regulación y la debilidad institucional de las autoridades encargadas de hacer cumplir las normas.

- **Transporte Ferroviario**

La Red Ferroviaria del Perú está conformada por 1,943 Km., de los cuales 1,479 Km. están concesionadas a operadores privados, 189 Km. aún permanecen bajo la administración directa del Estado y 275 Km. son propiedad privada, básicamente compañías de mineras, siendo la más importante el de la Cía. Minera Southern Copper Corp (218 Km.)¹⁴. En general, la infraestructura ferroviaria y el parque ferroviario es muy antiguo.

La densidad en el desarrollo del sistema ferroviario en el país es bastante baja, solo alcanza 13,9 Km. de rieles por cada 1,000 Km² de superficie, mientras que el promedio latinoamericano está por encima de 43 Km¹⁵.

Se tiene en concesión al sector privado la operación y mantenimiento del Ferrocarril del Centro Callao – La Oroya – Huancayo (489.6 Km.), el Ferrocarril del Sur Matarani – Cusco (855 Km.) y el Ferrocarril del Sur-Oriente Cusco – Hidroeléctrica Machu Picchu (135 Km.).

Los ramales que aún son administradas por entidades del Estado son el Ferrocarril Huancayo- Huancavelica con 128.7 Km. de longitud y el Ferrocarril Tacna-Arica (60.0 Km.) que es la única vía internacional del Perú.

El uso de la Red Ferroviaria concesionada se orienta principalmente al transporte de carga, en el caso del Ferrocarril Central con carga de minerales destinadas a la exportación.

El transporte de pasajeros está limitado a la explotación comercial del tramo Cuzco-Machu Picchu por la empresa PERURAIL y desde el 2010 también operan este servicio las empresas Inca Rail S.A. y Andean Railways Corp. S.A.C.

En la ciudad de Lima, con el objetivo de introducir soluciones con sostenibilidad en el transporte urbano, en marzo de 2010 se reiniciaron las obras del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, concluyendo en julio 2011 las obras civiles y electromecánicas de la Línea 1,

¹⁴ Plan de Desarrollo de los Servicios de Logística de Transporte, en base a información de la DGCF-MTC

¹⁵ CAF: Perú Análisis del Sector Transportes

Tramo I: Villa El Salvador – Avenida Grau, que alcanza una longitud de 22.2 Km. con una inversión de US\$ 519.1 millones, cuya concesión para su explotación por 30 años fue otorgada en abril 2011 a la Sociedad Concesionaria GYM Ferrovías S.A., lográndose un compromiso de inversión de US\$ 290 millones durante la operación de este sistema, iniciándose la operación del servicio en enero de 2012.

Así mismo, se han iniciado las obras de la Línea 1, tramo II: Avenida Grau – San Juan de Lurigancho, cuya inversión alcanza los US\$ 583.5 millones, con una longitud aproximada de 12.4 Km., que se prevé culminar a fines del 2013.

▪ **Transporte Acuático**

El sistema portuario peruano tiene 134 instalaciones portuarias marítimas, fluviales y lacustres¹⁶. Sin embargo, la demanda se concentra en un número reducido de instalaciones portuarias.

La infraestructura portuaria marítima de uso público se compone básicamente de ocho puertos de atraque directo: Callao, Salaverry, Chimbote, San Martín, Ilo, Matarani, Paita y Arica y tres puertos de lanchonaje: Chicama, Huacho y Supe. De ellos, el Puerto de Chimbote fue transferido al Gobierno Regional de Ancash; los de Matarani, Paita, Terminal Sur de Contenedores y Terminal Norte Multipropósito del Callao fueron entregados en concesión al sector privado.

En relación a los terminales fluviales, por su importancia destacan Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa y Puerto Maldonado. En Yurimaguas se concesionó la construcción del Nuevo Terminal Portuario en la localidad de Nueva Reforma. El Puerto de Pucallpa no cuenta con una infraestructura flotante para las operaciones portuarias. La infraestructura ubicada en Puerto Maldonado está en proceso de transferencia al Gobierno Regional de Madre de Dios.

Los principales terminales marítimos privados del país, por lo general especializados, son: Muelle Refinaría Talara (Petroperú), Muelle Bayovar (Vale Do Río), Muelle Chimbote (Sider Perú), Terminal Portuario Conchán (Cementos Lima), puerto de Ilo (Southern Perú Coper Corporation), Muelle San Nicolas (Shougan Hierro Perú), Terminal Portuario Melchorita (Perú LNG), Muelle Antamina, entre otros.

El Puerto del Callao es el más importante del país, el séptimo en Suramérica y está entre los cien primeros del mundo en cuanto a movimiento de carga. Actualmente mueve cerca del 70% de la carga total, el 90% del tráfico portuario de contenedores del país y se ha posicionado como el Primer Puerto de Transbordo de Contenedores en la Costa Oeste de Sudamérica. Su modernización se viene desarrollando en forma gradual y sostenida; el objetivo es convertirlo en un puerto Hub en la costa oeste sudamericana, proporcionando servicios de elevada competitividad y con proyección hacia los países de APEC.

¹⁶ APN Plan Nacional de Desarrollo Portuario (actualizado), diciembre 2010.

En junio del 2010 se iniciaron las operaciones de la Primera Etapa del Nuevo Muelle Sur de Contenedores del Puerto del Callao, a cargo del Consorcio DP World Callao; al mes de diciembre 2011 la inversión acumulada asciende a US\$ 356 millones¹⁷, de un total de US\$ 707 millones comprometidos, operando con 06 grúas pórtico de muelle y 18 grúas pórtico de patio, los cuales en esta etapa estarán en capacidad de movilizar 850,000 TEU por año.

En general, las grúas pórtico en el TP del Callao han generado una significativa reducción del tiempo de permanencia de las naves en los amarraderos, lo cual se traduce en menores costos de operación de las naves en el puerto, lo que redundará en beneficio para los importadores y exportadores.

En el mes de mayo del 2011 se ha suscrito el Contrato con la empresa APM Terminals para la ejecución del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao, teniendo como socio estratégico a la empresa ENAPU S.A., logrando un compromiso de inversión de US\$ 749 millones y lograr una capacidad para movilizar 2.9 millones TEUs al año. Del mismo modo, en enero 2011 se suscribió el Contrato con el Consorcio Transportadora del Callao para la construcción (iniciativa privada) del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales del T.P. del Callao, comprometiendo una inversión de US\$ 120 millones.

Para permitir el arribo de naves tipo post panamax (8,000 TEUs) se ha ampliado y mejorado la boca de entrada al Terminal Portuario del Callao, beneficiando al comercio internacional. El ancho de la boca de entrada es ahora 240 metros y su profundidad alcanza 16 metros.

También se ha adjudicado la concesión del T.P. de Paita al Consorcio Terminales Portuarios Euroandinos, se ha comprometido una inversión total de US\$ 227 millones (sin IGV), estando programado el inicio de las obras en el II Trimestre del 2011, con el objetivo de convertirlo en un terminal especializado en carga contenedorizada.

En abril de 2011 se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Yurimaguas la concesión del Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma por 30 años, para construir un nuevo terminal en la localidad de Nueva reforma, a unos 20 Km. aguas abajo del puerto actual, con una inversión de US\$ 43.7 millones, cofinanciado con el Estado, lo cual permitirá dar continuidad al Eje Multimodal Amazonas Norte de IIRSA Paita - Yurimaguas - Iquitos – Manaus en Brasil.

Los elevados costos portuarios constituyen una de las principales causas que generan los problemas de competitividad del país. Según el Índice de Calidad de Infraestructura Portuaria, elaborado por el Foro Económico Mundial, en su Reporte de Competitividad Global 2010-2011, el Perú ocupa el puesto 113 de 139 países.

¹⁷ OSITRAN, Inversiones en los contratos de concesión, diciembre 2011

Servicios

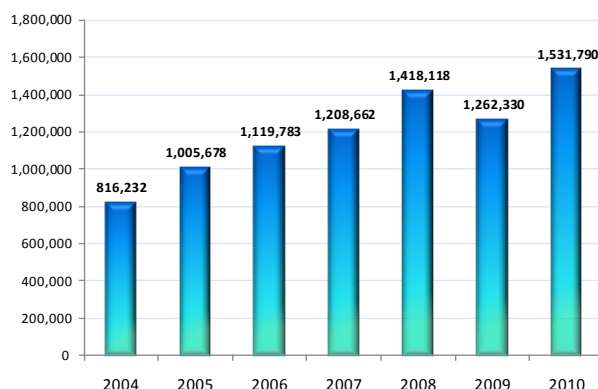
La marina mercante del país vive una profunda crisis desde el año 1984, las únicas empresas que aún operan con bandera nacional son las fluviales, debido a ventajas tributarias específicas derivadas de la Ley de la Amazonía.

El transporte de cabotaje marítimo está sumamente restringido, debido principalmente a los aun limitados tráficos de carga en que existen entre los principales centros generadores y receptores de carga en el país, también a la competencia del transporte por carretera que oferta un servicio mucho más flexible.

El servicio de transporte marítimo internacional que actualmente atiende las necesidades del comercio exterior(Exportacion-importacion) es atendido casi en su totalidad por empresas navieras extranjeras, mientras que el servicio de transporte fluvial de pasajeros, carga y mixto que se presta en la Amazonía, es atendido en un gran porcentaje en un escenario con marcada informalidad.

El tráfico de carga en el Sistema Portuario Nacional ha crecido significativamente de 43,224,190 TM en el año 2003¹⁸ a 69,379,046 TM en el año 2010¹⁹, lo cual significa un crecimiento de 60.5%. En cuanto al tráfico de contenedores, en el año 2004 se movilizaron 816,232 TEUs y en el año 2010 se alcanzó a movilizar 1,531,790 TEUs, es decir un crecimiento de 87.7%, de estas cantidades la mayor parte del tráfico corresponde al realizado por el TP del Callao con 1,346,186 TEUs, que representa el 87.9% del total²⁰.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEU's)



El tráfico local e interregional de carga y pasajeros por vía fluvial es vital en la región amazónica, pues ante la carencia de carreteras, esta vía constituye la única forma de movilización masiva, aunque se realiza con una gran informalidad, con operaciones ineficientes e inseguras, falta de control, competencia desleal, poco incentivo para inversiones, condiciones de trabajo desfavorable, pérdidas y mermas a la carga y con una flota muy antigua, entre otros aspectos, con una normatividad que requiere ser mejorada y sobre todo que se garantice su aplicación.

¹⁸ APN Plan Nacional de Desarrollo Portuario, marzo 2005.

¹⁹ APN, Memoria Institucional 2010.

²⁰ APN, Memoria Institucional 2010.

El transporte de pasajeros por vía fluvial también afronta un escenario de marcada informalidad, con graves carencias fiscalizadoras, atentando contra la calidad y seguridad de los servicios.

La Marina Mercante Nacional cuenta con 13 empresas, con un total de 43 naves de bandera peruana. En el ámbito fluvial, se cuenta con aproximadamente 1,100 embarcaciones, incluyendo motochatas, barcasas, remolcadores, empujadores fluviales, botes fluviales, con una antigüedad de más de 20 años.

Las hidrovías

La red fluvial es la más importante vía de transporte en la Región Amazónica. El Río Amazonas, con una longitud total de casi 6.780 kilómetros, constituye el eje central en el marco de la iniciativa IIRSA, que nos permite integrarnos en el norte con Brasil, Colombia y Ecuador.

En el Perú, los ríos Huallaga, Ucayali, Marañón y Amazonas (con una longitud aproximada de 2,269 kilómetros) son las principales vías de interconexión y comercialización que permite la dinámica del desarrollo regional amazónica. Así mismo, se han efectuado Estudios de la Navegabilidad Comercial de los principales Ríos Amazónicos, con el objetivo de promover la utilización racional y ordenad, durante casi todo el año, de una navegación fluvial segura y confiable.

▪ **Transporte Aéreo**

La red aeroportuaria nacional se compone de 116 terminales operativos, que incluye 23 aeropuertos, 75 aeródromos y 18 helipuertos. De los aeropuertos, 11 tienen categoría internacional (Arequipa, Cusco, Chiclayo, Iquitos, Juliaca, Lima, Pisco, Pucallpa, Talara, Tacna y Trujillo) y 19 aeropuertos se encuentran concesionados.

De acuerdo a los estudios realizados por el Instituto Peruano de Economía (IPE) en el año 2009, la brecha de la infraestructura aeroportuaria en el Perú alcanza US\$ 571 millones, de los cuales US\$ 405 millones están asociados a los aeropuertos concesionados y US\$ 116 millones a los aeropuertos bajo administración de CORPAC.

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es el principal terminal aéreo del Perú y se ha constituido en hub en Sudamérica; aproximadamente el 19% de los pasajeros que llegan de rutas internacionales hacen trasbordo hacia otros destinos.

El AIJCH fue concesionado en Febrero de 2001 a la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) por 30 años. Los avances logrados son importantes y aun se continúa con el proceso de modernización y mejoramiento del terminal y servicios aeroportuarios, con una inversión acumulada a diciembre 2011 de US\$ 274.5 millones²¹. El compromiso de inversión es de US\$ 1,062 millones, en la que se considera la construcción de la segunda pista para el año 2014,

²¹ OSITRAN, Inversiones en los contratos de concesión, diciembre 2011

para lo cual se encuentra en proceso la expropiación 6 892 189 m² de terrenos adyacentes al aeropuerto.

También desde diciembre de 2006 se concesionó el Primer Grupo de Aeropuertos (Talara, Tumbes, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Trujillo, Anta-Huaraz, Cajamarca, Pisco, Chiclayo y Piura) con la empresa Aeropuertos del Perú (ADP), por un plazo de 25 años, comprometiendo una inversión de US\$ 53.5 millones en el período inicial. Actualmente, la empresa concesionaria, dentro del plan de mejoramiento y modernización que viene desarrollando en la red aeroportuaria que administra, ha concluido trabajos de rápido impacto, que implican cambios iniciales de imagen y fachada así como cambios internos de flujos y ambientes. Al mes de diciembre del 2011, la inversión reconocida por OSITRAN alcanza US\$ 47.6 millones²².

Así mismo, en el 2011 se ha concluido las obras de rehabilitación y mejoramiento de los pavimentos del Aeropuerto del Cusco con una inversión total de S/. 78.2 millones.

En enero del 2011 se suscribió Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos (Andahuaylas, Ayacucho, Arequipa, Tacna, Juliaca y Puerto Maldonado) con el Consorcio Aeropuertos Andinos del Perú, comprometiendo una inversión de US\$ 257 millones, que se encargará del diseño, construcción, financiamiento, operación, mantenimiento y explotación de los aeropuertos por un plazo de 25 años.

Servicios

Los servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga son prestados por empresas privadas. El transporte de pasajeros por vía aérea es muy importante como soporte en el crecimiento de la actividad del turismo interno y el turismo receptivo. El movimiento aeroportuario tiene como característica su organización radial, en donde el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de la ciudad de Lima concentra, como origen o como destino, aproximadamente el 95% de los vuelos nacionales, el 94.5% del flujo de pasajeros nacionales y el 99.5% del flujo internacional.

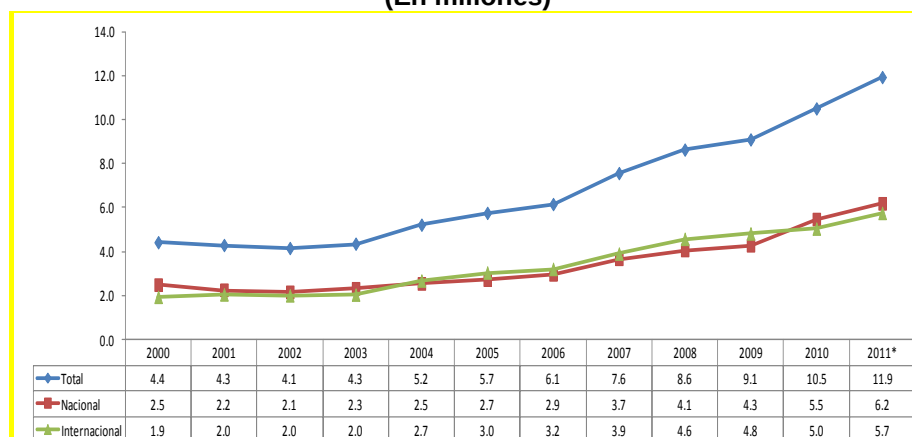
La movilización de carga por vía aérea ha experimentado un incremento sustancial en los últimos 10 años, habiendo crecido a una tasa anual de aproximadamente 8%, especialmente la vinculada con el comercio exterior.

Como parte de la política de inclusión social, desde el mes de febrero de 2010 se inició la implementación del Programa de Vuelos Subsidiados, que consiste en atender la demanda de viajes con destino a las zonas alejadas en nuestra Amazonia, en donde el servicio no es rentable para el sector Privado. Actualmente se desarrolla el segundo año de implementación de los servicios de transporte aéreo que une las localidades de Breu, Sepahua y Puerto Esperanza con la ciudad de Pucallpa. Durante el año 2012 se tiene programado operar los Vuelos Subsidiados en las Regiones de Loreto y Amazonas.

²² OSITRAN, Inversiones en los contratos de concesión, diciembre 2011

Durante el año 2011 se movilizaron un total de 11.9 millones de pasajeros por los aeropuertos del país, lo que comparado con los 4.4 millones registrados en el año 2000, significó un incremento del 170.5%. Por otro lado, durante el año 2011 el 51.8% de tráfico total de pasajeros correspondió a pasajeros nacionales y el 42.8% a pasajeros internacionales. Asimismo, durante el año 2011 el flujo de pasajeros de vuelos nacionales se incrementó en 13.1%, en tanto que los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 14.1%, con respecto al año anterior.

**Movimiento de Pasajeros
(En millones)**



Fuente: DGAC

Este progresivo y sostenido crecimiento del transporte de pasajeros por la vía aérea, ha convertido al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en un punto importante para el tránsito de pasajeros de origen internacional, consolidando en pocos años su potencial como *hub* de América del Sur. Así, durante el año 2011 este aeropuerto registró 1.1 millones de pasajeros en tránsito y transferencia, los cuales lo utilizaron como conexión hacia otros destinos. Actualmente continúa el crecimiento de la conectividad internacional, es así que al cierre del 2011 se atendieron 41 destinos internacionales mediante la operación de 27 aerolíneas.

Como parte del desarrollo de la actividad aérea en el país, en convenio con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se han instalado ocho (08) radares en igual número de ciudades a nivel nacional: Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Iquitos (Loreto), Pucallpa (Ucayali), Talara (Piura) y Lima, con una inversión de US\$ 34 millones, lo que permite incrementar la cobertura de la información de vuelo en el espacio aéreo de 4% a 86%.

2.2 SUB SECTOR COMUNICACIONES

El mercado de las telecomunicaciones en el Perú desde su apertura ha experimentado un importante crecimiento en todos los servicios. También se han producido transformaciones fruto de la convergencia y el desarrollo de nuevas tecnologías; sin embargo aún existe un déficit de infraestructura a nivel nacional estimado en 5,446 millones de dólares al 2008²³, lo que se traduce en que aun un

²³ Fuente: Instituto Peruano de Economía (IPE). El Reto de la Infraestructura al 2018 pág. 160

número insuficiente de distritos carecen de acceso a los servicios de telecomunicaciones. Así, a septiembre de 2011, aún existen 447 distritos (24.4%) que no cuentan con el servicio de telefonía fija de abonado, 149 distritos (8.1%) que no tienen disponibilidad de acceso a Internet y 208 distritos (11.3%), que no están incorporados a la cobertura del servicio móvil²⁴.

Telefonía fija:

En materia de densidad telefónica fija se registra 10.09 líneas por cada 100 habitantes y el número de líneas fijas en servicio aumentó en 91.9%, pasando de 1,570,956 en el 2001 a 3,014,268 líneas a septiembre 2011²⁵. Asimismo, en los últimos cinco años se ha incorporado 803 distritos al servicio de telefonía fija, llevando este servicio al 75.6% de los distritos que actualmente existen en nuestro país.

En cuanto a la distribución territorial del servicio, se observa que en términos del número de líneas en servicio, el departamento de Lima, incluida la Provincia Constitucional del Callao, concentra el 63.63% del total nacional, presentando así una densidad telefónica de 18,7 líneas por cada 100 habitantes, en este orden siguen los departamentos de Arequipa y La Libertad con densidades de 12,2 y 9,5 respectivamente.

Telefonía móvil:

El servicio de telefonía móvil ha experimentado un importante crecimiento, entre otros aspectos debido a la reducción del costo de acceso al servicio por efecto de la competencia, la introducción de la tecnología digital y la entrada al mercado de nuevos operadores. El número de líneas móviles en servicio se incremento rápidamente hasta alcanzar las 30,793,558 líneas²⁶ en septiembre de 2011, lo que permitió aumentar la penetración móvil a 103.05 por cada 100 habitantes.

La distribución geográfica muestra que el departamento de Lima, incluyendo la provincia constitucional del Callao, concentra el 45,8% del total de líneas a nivel nacional y le siguen los departamentos de La Libertad y Arequipa con 5,6 % y 5,4% respectivamente. A septiembre de 2011 1,626 distritos, de un total de 1834 distritos, cuentan con cobertura de este servicio.

Internet:

El desarrollo y uso creciente de las tecnologías de la información y en especial del Internet, viene ejerciendo un importante impacto en todos los ámbitos de la sociedad, principalmente por su tendencia a la masificación y por representar un medio eficaz para difundir y acceder a todo tipo de información. Al respecto, el mercado de Internet en el Perú también ha evidenciado un desenvolvimiento positivo en los últimos años; el acceso a Internet, las conexiones a Internet²⁷ han permitido una cobertura, a septiembre de 2011, que alcanza a 1685 distritos, 91.9 % respecto al total de los distritos del país.

²⁴ DGRAIT - MTC. Fuente original: Empresas operadoras. Total 1834 distritos

²⁵ DGRAIC - MTC. Fuente original: Empresas operadoras

²⁶ DGRAIC - MTC. Fuente original: Empresas operadoras

²⁷ Conexiones a Internet a cualquier velocidad ofrecida

En el Perú existen redes dorsales de fibra óptica con una longitud total de 4,954 Km. para facilitar el acceso a la banda ancha. Esta red está desplegada principalmente en toda la costa. En la sierra, solo las ciudades de Cajamarca, Huancayo y Puno tienen esta cobertura.

Para ampliar esta red, el Fondo de Inversión en telecomunicaciones (FITEL), con la finalidad de proveer servicios de telecomunicaciones a localidades rurales y de preferente interés social, tiene programado ampliar la cobertura del tendido de fibra óptica en la sierra y selva del país por aproximadamente 690 Km. de fibra óptica.

Asimismo, se ha encargado a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada – Proinversion, la realización de un concurso público para asignar a (02) dos operadores de telecomunicaciones 40 MHz de la Banda 1.7 – 2.1 MHz. Ello, con el objetivo de desarrollar los servicios de telecomunicaciones Móviles Internacionales Avanzados (IMT – Avanzadas) en el país; es decir, la cuarta generación de servicios móviles – 4G y la Banda Ancha Móvil.

Proyectos del Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL):

El Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL) es un fondo destinado a la provisión del acceso a un conjunto de servicios de telecomunicaciones esenciales, capaces de transmitir voz y datos. Fue creado como un mecanismo de equidad que financie la provisión de servicios de telecomunicaciones en áreas rurales y lugares considerados de preferente interés social. Los proyectos que FITEL viene desarrollando en los últimos cinco años son los siguientes:

Proyecto Banda Ancha para Localidades Aisladas – BAS. Su objetivo es el adecuado acceso a los servicios de telecomunicaciones, a poblaciones urbanas y rurales del país, brindando servicios de datos y voz (Internet, telefonía pública y de abonados). Las actividades de implementación del citado programa, culminaron en el mes de octubre del año 2010, pasando el proyecto a la fase de Operación y Mantenimiento. A la fecha, 3877 localidades tienen la posibilidad de acceder a servicios gracias a la intervención, beneficiando a cerca de 1,2 millones de peruanos en zonas rurales.

El Programa “Implementación de Telecomunicación Rural - Internet Rural - IR, su objetivo es brindar acceso a las tecnologías de información y comunicación en las comunidades rurales del país, a través del servicio a Internet en 1 050 localidades rurales distribuidos a nivel nacional. El programa se adjudicó en agosto del 2008 y culminó las instalaciones en diciembre del año 2009. A partir del 2010 el programa inició la fase de operación y mantenimiento.

Proyecto Banda Ancha Rural: A través del “Programa de Implementación de Servicio de Banda Ancha Rural” se viene implementando servicios públicos de telecomunicaciones (Telefonía fija, telefonía pública y acceso a Internet) en 2,315 centros poblados en la Zona Nor Oriente (Amazonas, Cajamarca, La Libertad y San Martín), Zona Centro Norte (Amazonas, Ancash, Cajamarca, La Libertad y San Martín) y la Zona Centro (Huánuco, Junín, Lima, Pasco y Ucayali). La instalación de los sistemas se ha prorrogado hasta el 31 de marzo de 2012.

Proyectos de Apoyo a la Comunicación Comunal – CPACC: Programa ejecutado por FITEL, alcanzó en el 2011 su decimoséptimo año de trabajo,

habiendo cumplido durante este periodo 2,652 instalaciones de TV y 1,422 de Radio FM. En el 2011 y 2012 se llevan a cabo 350 instalaciones más que supondrán en total 3,002 y 1,772 sistemas de TV y FM respectivamente. Estos sistemas están siendo transferidos con sus correspondientes partidas de mantenimiento a los diferentes Gobiernos Regionales, proyectándose que en el 2012 la transferencia será completa.

Al año 2011, el FTEL ha logrado concretar los siguientes proyectos, los mismos que se encuentran en la fase de instalación, culminando dicho proceso en el 1er. Semestre del 2012:

- Proyecto "Implementación de Servicios de Telecomunicaciones Buenos Aires - Canchaque, Región Piura" - BACAN, suscrito el 15 de diciembre de 2010.
- Proyecto "Servicio de Banda Ancha Rural Juliaca - Puerto Maldonado", suscrito el 10 de noviembre de 2010.
- Proyecto Integrado: "Banda Ancha para el Desarrollo del Valle de los ríos Apurímac y Ene - VRAE" y "Banda Ancha para el Desarrollo de las Comunidades de Camisea (Camisea - Lurin)", suscrito el 24 de marzo de 2011.
- Proyecto "Integración de las Áreas Rurales y Lugares de Preferente Interés Social a la Red del Servicio Móvil – Centro Norte", suscrito el 22 de febrero de 2011.
- Proyecto "Integración de las Áreas Rurales y Lugares de Preferente Interés Social a la Red del Servicio Móvil – Centro Sur", suscrito el 22 de febrero de 2011.
- Proyecto "Integración de las Áreas Rurales y Lugares de Preferente Interés Social a la Red del Servicio Móvil – Selva", suscrito el 18 de febrero de 2011.
- Proyecto "Tecnologías de la Información y Comunicaciones para el Desarrollo Integral de las Comunidades de Candarave", suscrito el 05 de setiembre de 2011.

Intervenciones del FTEL en localidades
A diciembre del 2011

Tipo de servicio de telecomunicaciones	Localidades Beneficiarias			Población Beneficiaria (Habitantes)
	Servicio Operativo	Servicio en etapa de instalaciones	Total	
Telefonía pública	9.361	3.067	12.428	6.549.471
Telefonía de abonados	497	1.135	1.632	939.367
Acceso a Internet	1.107	2.513	3.620	599.844
Cobertura Móvil	0	1.065	1.065	173.676

Fuente: Área de Supervisión Proyectos del FTEL. Cifras a enero 2012.

Así mismo, FTEL ha financiado siete Proyectos Pilotos de Telecomunicaciones, con una inversión aproximada 6.9 millones de nuevos soles. La finalidad de los proyectos pilotos es probar nuevas tecnologías para brindar servicios de telecomunicaciones o también, implementar nuevos modelos de negocios en las zonas rurales, con la finalidad de replicarlos en nuevos proyectos de telecomunicaciones:

- Sistema de Información para el Desarrollo Rural
- Sistemas de Comunicaciones para Establecimientos Rurales de Salud

- Información Agraria Vía Internet para Agricultores de la Junta de Usuarios del Valle del río Chancay-Huaral, Lima.
- Desarrollo de una Red de Telecomunicaciones Rurales entre los Distritos, Pueblos y Comunidades de la Provincia de Huarochirí, Lima.
- Implementación de Telefonía Domiciliaria y Locutorios Telefónicos en los Distritos de Huayllay y Santa Ana de Tusi – Pasco
- Banda Ancha para el Callejón de Huaylas sobre Red de Televisión por Cable, Ancash.

Acceso a las tecnologías de información y comunicación:

Según la Encuesta Nacional de Hogares – ENAHO²⁸, a septiembre de 2011 un 29,9 % del total de hogares tiene un teléfono fijo, 75,5% de los hogares dispone de un celular, 30,2% tienen acceso a la televisión por cable y un 16,5% tienen instalado Internet en el hogar.

Estaciones de radiodifusión sonora y televisiva²⁹:

En el Sector aun persiste en estos servicios una elevada informalidad, lo que conlleva a la necesidad de fortalecer los mecanismos de fiscalización y control, así como continuar con la atención de los expedientes acumulados durante los últimos diez años. En lo que se refiere al Servicio de Radiodifusión por Televisión a septiembre del año 2011 existen 1,260 estaciones con autorización vigente, y en relación al servicio de radiodifusión sonora existen 3193 estaciones con autorización vigente³⁰.

Así mismo, en abril de 2009 se adoptó en estándar ISDB-T (Integrated Services Digital Broadcasting Terrestrial – Japón) con las mejoras tecnológicas realizadas al momento de su implementación, como sistema de televisión digital terrestre para el Perú (Resolución Suprema N° 019-2009-MTC(24-4-2009)).

En la misma línea, se aprobó el Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre en el Perú (Decreto Supremo N° 017-2010-MTC 29-3-2010), el cual estableció medidas para la transición de los servicios de radiodifusión por televisión con tecnología analógica hacia la prestación de estos servicios utilizando tecnología digital.

El 30 de marzo del 2010 se realizó el lanzamiento en el Perú de la señal digital, con el formato ISDB-T japonés brasileño, de TV Perú (Canal 7), dando inicio a la era digital en el servicio de radiodifusión por televisión. A diciembre 2011 existían seis (6) señales de televisión digital al aire.

Servicios postales:

Los servicios postales constituyen un elemento básico para el desarrollo económico, dinamización de los sectores productivos de la economía del país y son generadores indirectos de empleo y permiten además la integración social de las zonas más alejadas del país.

²⁸ Informe Técnico N° 3 "Las Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares. Trimestre: Abril – Junio 2011". ENAHO - INEI

²⁹ Fuente: Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones

³⁰ 2611 estaciones corresponden a estaciones en FM, 505 corresponden a estaciones en Onda media y 77 corresponden a estaciones en Onda Corta.

En este escenario, y con la finalidad de promover la inclusión de las micro, pequeñas y medianas empresas peruanas (MIPYMES) en el mercado internacional, contribuyendo al incremento de la competitividad en el Perú, es que se diseñó e implementó el programa “Exportación por envíos postales – EXPORTAFACIL”, el mismo que permite la exportación de productos -cuyo peso no sea mayor a los 30 Kg. y cuyo costo no supere los US\$ 5,000 a través de la red desplegada por SERPOST. Ello, basado en un procedimiento simplificado de exportación que emplea las tecnologías de la información. Siendo los países de mayor destino Estados Unidos 32.6%, Australia 9.5%, Gran Bretaña 7.3% y Canadá 4.1%.

2.3 LA ORGANIZACIÓN

Con el propósito de mejorar la gestión pública, desde el año 2002 el Estado peruano, enmarcado en su proceso de modernización y la descentralización, 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 julio del año 2007 se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones que tuvo como virtud simplificar la estructura organizativa del Ministerio, identificar los procesos clave, formular un nuevo TUPA y privilegiar la modalidad del Silencio Administrativo, 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 ha creado la Superintendencia de Transportes Terrestre de Carga y Mercancías (SUTRAN) con la finalidad de reforzar las acciones de fiscalización de los servicios de transportes del nivel nacional, con el propósito final de reducir la alta tasa de accidentes que se registran en el país.

Así mismo, se creó la Unidad Ejecutora Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – AATE, dentro del ámbito del Sub Sector Transportes, por fusión bajo la modalidad de absorción; con la finalidad de otorgar las facultades al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para adoptar decisiones técnicas y administrativas, para la adecuada ejecución del proyecto, necesario para mejorar la circulación del transporte terrestre en Lima Metropolitana.

En el marco de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, promulgada en diciembre de 2007, se formuló y aprobó la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (03.Jun.2009), en la que se clarifica la Función Rectora del Ministerio y se definen claramente cuáles son sus competencias exclusivas y competencias compartidas con los niveles regional y local, determinándose de la misma forma las funciones exclusivas y compartidas, habiéndose aprobado las Matrices que delimitan las funciones de los tres niveles de gobiernos.

En el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la problemática organizacional identificada se resume en los siguientes aspectos principales:

- Existe una débil institucionalización de planeamiento estratégico, cuya consecuencia se traduce en la realización de actividades y proyectos con

visiones coyunturales o responden a factores externos, que en la mayoría de las veces no son concordantes con criterios técnicos, ni satisfacen necesidades sociales.

- Los procesos internos aun no están optimizados, ni estandarizados, ni alineados a una estructura organizativa y funcional moderna, existiendo duplicidad y superposición de procedimientos y funciones.
- La ausencia de una Carrera Pública que promueva una adecuada política de capacitación y promoción de personal, la coexistencia de diversas modalidades de contratación de personal con una inadecuada política remunerativa fomenta la migración del personal calificado a otras instituciones, especialmente al sector privado.
- La profusión de recursos informáticos con variedad y deficiencias en los softwares en las áreas administrativas y técnicas, limitan la atención de demandas de información, tanto para el usuario final como también para el desarrollo de las funciones internas, espacialmente lo vinculado con el uso de las bases de datos.
- Frondosidad normativa y las limitaciones en los recursos asignados no permiten optimizar las acciones de fiscalización de los servicios de transportes y comunicaciones que se encuentran bajo la competencia de Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Así mismo, en muchos casos promueven la informalidad por la complejidad de los procedimientos que se prestan a acciones dolosas.
- La estructura organizacional del Ministerio no promueve ni privilegia una gestión gerencial, donde algunas actividades ejecutoras se confunden con actividades de nivel de dirección.
- Los recursos humanos tienen una débil cultura organizacional con la visión del Ministerio y sus objetivos estratégicos.
- Los procedimientos para otorgamiento de autorizaciones y licencias no garantizan al Ministerio una gestión correcta de verificación, los que igualmente se prestan a malos manejos.

En el marco del proceso de descentralización, en el cual se encuentra comprometido el Ministerio, se evidencia que muchos gobiernos regionales y locales presentan baja capacidad de gestión de la infraestructura y servicios de transportes urbano y regional.

3. ORGANISMOS DEL MINISTERIO

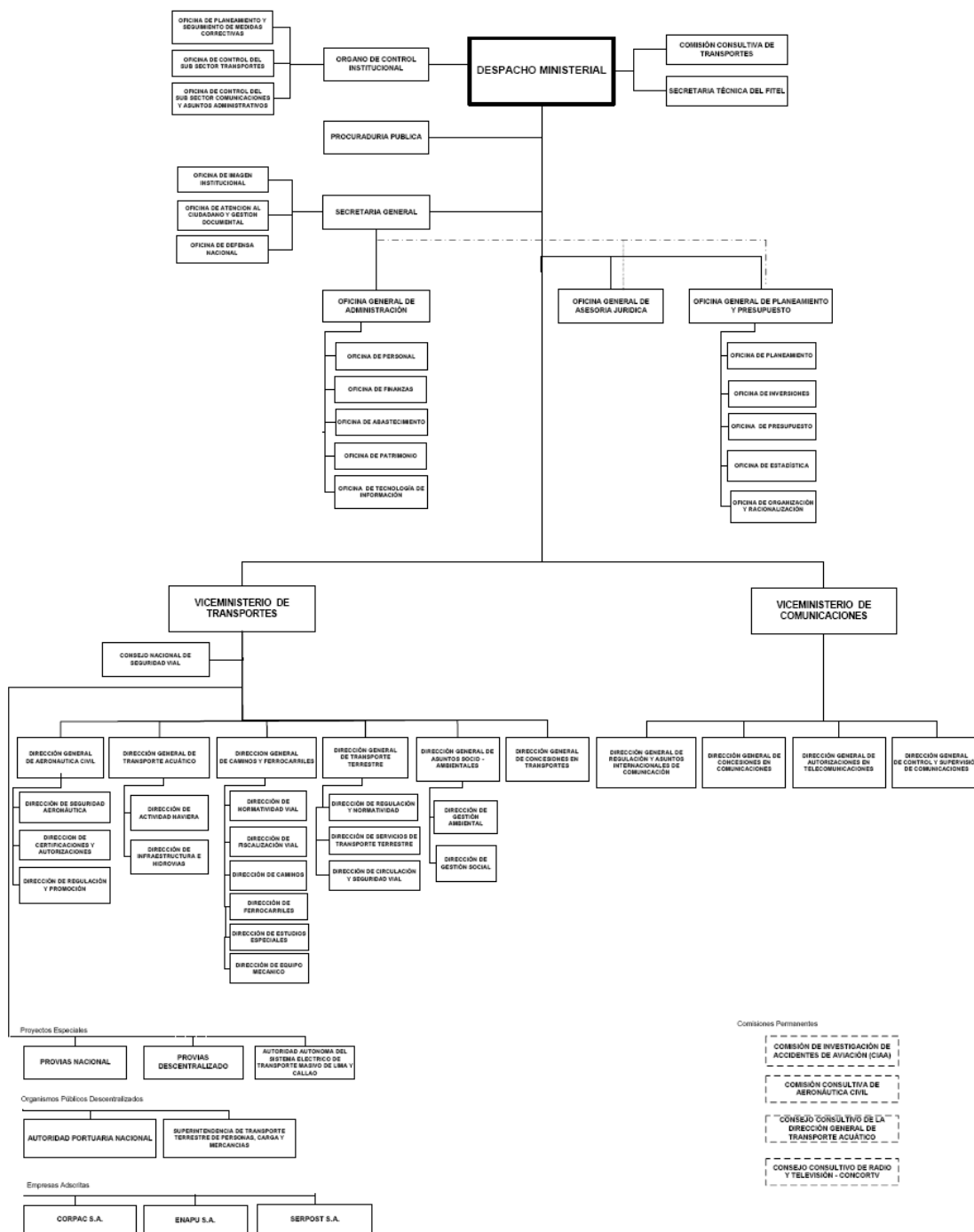
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el organismo rector del Sector Transportes y Comunicaciones, creado mediante Ley N° 27779, y forma parte del Poder Ejecutivo y constituye un pliego presupuestal con autonomía administrativa y económica. Su competencia se extiende a las personas naturales y jurídicas que realizan actividades de los subsectores Transportes y Comunicaciones en todo el territorio nacional.

El Reglamento de Organización y Funciones, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 021-2007-MTC establece como funciones del MTC:

- a) Diseñar, normar y ejecutar la política de promoción y desarrollo en materia de Transportes y Comunicaciones.
- b) Formular los planes nacionales sectoriales de desarrollo.
- c) Fiscalizar y supervisar el cumplimiento del marco normativo relacionado con su ámbito de competencia.
- d) Otorgar y reconocer derechos a través de autorizaciones, permisos, licencias y concesiones.
- e) Orientar en el ámbito de su competencia el funcionamiento de los Organismos Públicos Descentralizados, Comisiones Sectoriales y Multisectoriales y Proyectos.
- f) Planificar, promover y administrar la provisión y prestación de servicios públicos del Sector Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a las leyes de la materia.
- g) Cumplir funciones ejecutivas en todo el territorio nacional respecto a las materias de su competencia.

Adjunto se encuentra el actual organigrama del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Organigrama del Ministerio de Transportes y Comunicaciones



Aprobado mediante D.S 021-2007-MTC DEL 05 DE JULIO DEL 2007

4. VISION Y MISION DEL MTC

El Acuerdo Nacional, aprobado en julio del 2002, contiene un conjunto de Políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y del consenso, con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país. Dichas políticas sirven de marco de referencia para la formulación de planes y estrategias de todos las instituciones públicas y privadas del país y para diseñar una visión compartida de lo que anhelamos para el país.

En este sentido, la Tercera Política de Estado del Acuerdo Nacional establece el compromiso de *“Consolidar una nación peruana integrada, respetuosa de sus valores, de su patrimonio milenario y de su diversidad étnica y cultural, vinculada al mundo y proyectada hacia el futuro”*. Así mismo, la Quinta Política de Estado del Acuerdo Nacional consagró el compromiso de *“impulsar las acciones del Estado sobre la base de un planeamiento estratégico que oriente los recursos y concierte las acciones necesarias para alcanzar los objetivos nacionales de desarrollo, crecimiento y adecuada integración a la economía global”*.

La visión compartida a la que hace referencia el Acuerdo Nacional se concretó en el Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021 (en proceso de actualización), en el cual se visiona hacia el 2021 un Perú con el siguiente perfil económico, social, cultural e institucional³¹:

- Una sociedad democrática en la que prevalece el Estado de Derecho en condiciones de alta calidad de vida e igualdad de oportunidades.
- Un Estado moderno, descentralizado, ético, participativo y de eficiente servicio a la ciudadanía.
- Una economía dinámica, diversificada, de óptimo nivel tecnológico, equilibrada regionalmente, que favorece la inversión privada y la innovación, con pleno empleo y alta productividad del trabajo.
- Una sociedad donde la pobreza y la pobreza extrema han sido erradicadas, que registra una renta media alta y un desarrollo humano elevado, contándose con mecanismos redistributivos para propiciar la equidad social y el manejo sostenible de los recursos naturales.
- Una nación orgullosa de su identidad y sus orígenes, creativa y abierta al progreso, optimista frente al futuro, donde los actores sociales se organizan y movilizan para hacer realidad sus metas colectivas.

Sobre esta base se ha diseñado la Visión y Misión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el período 2012 – 2016:

³¹ CEPLAN, Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021. Resumen Ejecutivo

VISIÓN:

Al 2016 tendremos:

Visión Sectorial:

País integrado interna y externamente, con servicios e infraestructura de transportes y comunicaciones, que satisfagan a usuarios y operadores, garantizando el acceso a todos los ciudadanos.

Visión Institucional:

Ministerio distinguido por su eficiencia en la gestión de los sectores transportes y comunicaciones, garantizando servicios integrales, seguros y competitivos.

MISIÓN:

Ministerio al servicio del país, que impulsa y facilita sistemas de transportes y comunicaciones eficientes, seguros y competitivos, que contribuyen a la inclusión social, la integración y el desarrollo económico sostenible del país.

5. FODA DEL MTC

El diagnóstico ha permitido identificar un conjunto de oportunidades, amenazas, fortalezas y debilidades en el Sector Transportes y Comunicaciones.

Como resultado del análisis del entorno se han identificado a los siguientes actores:

- Presidencia de la República
- Presidencia del Consejo de Ministros (PCM)
- Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)
- Ministerio de Relaciones Exteriores
- Congreso de la República
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN)
- Foro del Acuerdo Nacional
- Instituto Nacional de Estadística e Informática
- Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI)
- Instituto Nacional de Cultura (INC)
- Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE)
- Contraloría General de la República
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales
- Gremios empresariales y Cámaras de Comercio
- Empresas Mineras
- Empresas asociadas a la actividad logística
- Policía Nacional del Perú
- Conductores y peatones
- Usuarios de la infraestructura
- Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) (FONAFE)
- Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC) (FONAFE)
- Servicios Postales del Perú S.A. (SERPOST) (FONAFE)

Actores internos del Sector Transportes y Comunicaciones:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- Organismo Supervisor de las Inversiones en Transportes (OSITRAN)
- Organismo Supervisor de Inversiones en Telecomunicaciones (OSIPTEL)
- Autoridad Portuaria Nacional (APN)
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)
- Consejo de Transportes de Lima y Callao
- Empresas concesionarias de Transportes (privados)
- Empresas que cuentan con puertos privados especializados
- Empresas operadoras de telecomunicaciones
- Empresas de Transportes de carga y pasajeros

- Contratistas y consultores de transportes y comunicaciones

Órganos y Proyectos Especiales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

- Viceministerio de Transportes
- Viceministerio de Comunicaciones
- Secretaría General
- Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP)
- Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT)
- Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF)
- Dirección General de Concesiones en Transportes (DGCT)
- Dirección General de Transporte Acuático /DGTA)
- Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)
- Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA)
- Provías Nacional
- Provías Descentralizado
- Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao - AATE
- Fondo de Inversiones en Telecomunicaciones (FITEL)
- Dirección General de Regulación y Asuntos Internacionales de Telecomunicaciones.
- Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones
- Dirección General de Concesiones en Telecomunicaciones
- Dirección General de Control y Supervisión de Telecomunicaciones
- Oficina General de Administración (OGA)

El conjunto de actores identificados muestra la complejidad de la interrelación del Sector Transportes y Comunicaciones con el resto de la sociedad, especialmente con los agentes económicos a los cuales brinda soporte de infraestructura y servicios, contribuyendo de esta manera a mejorar los niveles de competitividad de nuestra economía y al bienestar de la población.

Existen otro nivel de actores más allá de nuestras fronteras a los cuales también están asociados las actividades del Sector Transportes y Comunicaciones, básicamente en función a tratados y acuerdos comerciales, de integración y contratos de financiamiento. Entre los más importantes tenemos:

- Comunidad Andina de Naciones (CAN)
- Mercado Común del Sur (MERCOSUR)
- Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC)
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)
- Consejo de Infraestructura y Planeamiento de UNASUR (COSIPLAN)
- Tratado de Cooperación Amazónica
- Cono Sur – Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)
- Plan Binacional de Integración Fronteriza Perú – Ecuador
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF)
- Corporación Andina de Fomento (CAF)

DEBILIDADES, OPORTUNIDADES, FORTALEZAS Y AMENAZAS:

DEBILIDADES:

- Debilidad institucional del proceso de planeamiento estratégico.
- Ausencia de un sistema integrado de información.
- Débil gestión gerencial, donde algunas actividades ejecutoras se confunden con actividades de nivel de dirección.
- Estructuración de funciones y procesos internos no optimizados y no alineados.
- Normatividad compleja y limitada fiscalización de los servicios de transportes y telecomunicaciones y se prestan a acciones dolosas.
- Procedimientos para autorizaciones y licencias no garantizan una correcta verificación, los que se prestan a malos manejos.
- Insuficiente coordinación con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en la gestión del transporte y telecomunicaciones.
- Escasa coordinación interna e intersectorial.
- Ausencia de cultura organizacional.
- Carencia de un sistema para medir el desempeño laboral.
- Escaso equipamiento en los puertos y aeropuertos nacionales del interior del país.
- Déficit de infraestructura de transportes y telecomunicaciones.
- Uso limitado de tecnologías modernas en la gestión del Sector
- Tarifas elevadas en puertos y aeropuertos reducen sus niveles de competitividad.
- Desconocimiento de la real magnitud de la Red Vial Vecinal, distritos aislados y localidades no interconectados a otras redes viales.
- Débil sistema de monitoreo y evaluación en el sector.
- Escasa participación del Ministerio en eventos internacionales.
- Insuficiente alineamiento e identificación del personal con los objetivos estratégicos de la entidad.
- Ausencia de una carrera pública que promueva una adecuada política de capacitación y promoción de personal.
- Coexistencia de diversas modalidades de contratación de personal e inadecuada política remunerativa.
- Alta rotación de personal profesional y técnico.
- Limitaciones en el acceso por los administrados o ciudadanos a trámites en línea.

OPORTUNIDADES:

- Estabilidad Macroeconómica y crecimiento económico del país.
- Mejora de competitividad del país.
- Suscripción de tratados de libre comercio con los principales países (economías) del mundo.
- Vinculación con economías emergentes
- Ubicación geográfica estratégica del Perú en Sudamérica para el intercambio con los países de la Región y de la cuenca del Océano Pacífico.
- Asociación estratégica con Brasil como política de Estado.
- Interés del sector privado nacional e internacional por participar en los procesos de concesiones de transportes y telecomunicaciones.
- Oferta de recursos de organismos multilaterales y de cooperación para el financiamiento de proyectos de transportes.

- Oferta de recursos privados para el financiamiento de proyectos y servicios de telecomunicaciones.
- Avances del Proceso de Descentralización.
- Disponibilidad en el mercado de nuevas tecnologías para el sector transportes y telecomunicaciones y acceso a centros de capacitación especializados.
- Funcionamiento del CEPLAN como órgano rector y orientador del proceso de planeamiento e implementación del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.
- Compromisos políticos y Convenios Internacionales para la implementación de corredores económicos de integración (IIRSA, Ejes Perú – Ecuador).
- Revalorización de los temas de medio ambiente en las políticas nacionales.
- Creciente demanda por servicios de telecomunicaciones.
- Desarrollo acelerado de las telecomunicaciones y TICs aplicadas al transportes y telecomunicaciones
- Mercados potenciales de servicios de telecomunicaciones en áreas rurales.
- Vías fluviales navegables con capacidad para desarrollar el transporte multimodal del Pacífico al Atlántico.
- Interés por la construcción de plataformas logísticas
- Fuentes de energías alternativas y menos contaminantes.
- Iniciativas para fomentar la competitividad del comercio exterior (VUCE, PENEX, PAC)

FORTALEZAS:

- Capacidad técnica para promover y concertar recursos de financiamiento destinados a programas de inversión en el Sector Transportes y Comunicaciones.
- Experiencia en la estructuración de concesiones en transportes y telecomunicaciones.
- Capacidad técnica para mantener y recuperar la transitabilidad de vías nacionales.
- Capacidad para la gestión y monitoreo de proyectos de transportes y telecomunicaciones.
- Disponibilidad de fondos para financiar el desarrollo de las telecomunicaciones en áreas rurales y de preferente interés social.
- Autoridad para administrar el espectro radioeléctrico del país.
- Valoración de la logística de transportes como factor de la competitividad del país.
- Posicionamiento y reconocimiento del MTC a nivel nacional e internacional en la gestión de proyectos.
- Disponibilidad de un Sistema Georeferenciado de información.
- Experiencia en la innovación y uso de nuevas tecnologías para mejorar la infraestructura vial.
- Experiencia en la implementación de modelos de gestión vial descentralizada.
- Programas presupuestales estratégicos que evalúa bajo gestión por resultados
- Desarrollo de instrumentos de gestión para el planeamiento de los Gobiernos Regionales y Locales – IVPs.
- Transferencia de capacidades para la mejora de la gestión vial descentralizada.
- Capacidad técnica para la formulación de políticas de promoción de los servicios de telecomunicaciones.
- Mayor énfasis en la mirada del Sector como sistema holístico que interrelaciona infraestructura y servicios de transportes.

AMENAZAS:

- Riesgo de crisis económica - financiera mundial.
- Política fiscal restrictiva limita la capacidad de gestión del Ministerio.
- Elevado nivel de informalidad de operadores de los servicios de transportes y telecomunicaciones.
- Falta de conciencia de usuarios y prestatarios de servicios públicos de transportes para respetar las reglas de tránsito y normas de seguridad vial.
- Obsolescencia, estancamiento tecnológico y crecimiento desordenado del parque automotor y fluvial.
- Débil capacidad de gestión de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales para atender demandas de su competencia, en transportes y telecomunicaciones.
- Cambio Climático y Fenómenos Naturales recurrentes que afectan severamente la infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.
- Demandas sociales y acciones violentas (toma de carreteras) perjudican la imagen de nuestro país.
- Insuficiente disponibilidad de contratistas y profesionales nacionales para elaboración de estudios y ejecución de obras.
- Decisiones influenciadas por conflictos sociales y presiones políticas afectan la calidad del gasto.
- Transitabilidad limitada de caminos departamentales y vecinales afectan los servicios de transportes.
- Prioridad de la decisión política no garantiza la sostenibilidad del mantenimiento de los caminos vecinales.
- Mejoras constantes de la eficiencia portuaria de Chile y Ecuador
- Incertidumbre en las decisiones del Poder Judicial
- Presencia del terrorismo y narcotráfico

6. LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES:

- ❖ Ampliar, conservar y modernizar la **infraestructura de transportes** de calidad y competitivas, que promuevan la inclusión social, la integración interna y externa del país y protección del medio ambiente.
- ❖ Promover la competitividad y seguridad de los **servicios de transportes**, a través de la logística asociada al transporte, uso de tecnologías modernas y preservación del medio ambiente.
- ❖ Fomentar la competitividad, conectividad e innovación tecnológica de los **servicios de telecomunicaciones**.
- ❖ Promover y afianzar la **inversión privada** en servicios e infraestructura de transportes y telecomunicaciones.
- ❖ Fortalecer la participación del Sector en el **proceso de descentralización**, desarrollando y afianzando capacidades de gestión en los gobiernos subnacionales.
- ❖ Reformar y modernizar la gestión de los **organismos del Sector**, impulsando la innovación, el uso de la tecnología de la información y la gestión por resultados

7. OBJETIVOS ESTRATEGICOS GENERALES

En función a los Lineamientos Estratégicos se han determinado los siguientes Objetivos Estratégicos Generales:

- ★ Contar con **infraestructura de transporte** que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía.
- ★ Disponer de **servicios de transportes** seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social.
- ★ Ampliar la cobertura de **servicios de telecomunicaciones** eficientes, de calidad y de interés social.
- ★ Comprometer la participación de la **inversión privada**, a través de Asociación Público Privada e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.
- ★ Participar activamente en el **proceso de descentralización**, orientado al desarrollo de capacidades, para mejorar la gestión de los gobiernos subnacionales en transportes.
- ★ Contar con **estructuras organizativas y normatividad** modernas, procesos internos optimizados y recursos humanos calificados, que mediante el uso de tecnologías de información y administración por resultados, mejoren los niveles de gestión de los organismos del Sector.

8. OBJETIVOS ESTRATEGICOS ESPECIFICOS

8.1 **Contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía.**

- ❖ Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional.
- ❖ Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional.
- ❖ Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.
- ❖ Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos.
- ❖ Profundizar la investigación y aplicación de nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia y eficacia en las infraestructuras de transportes.
- ❖ Supervisar la implementación de programas y planes de manejo socio ambiental en los proyectos en ejecución del Sub Sector Transportes.

8.2 **Disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social.**

- ❖ Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos.
- ❖ Propiciar e incentivar la renovación de la flota fluvial y aérea de servicios públicos y parque vehicular.
- ❖ Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura.
- ❖ Promover la educación vial en coordinación con las entidades involucradas y operadores del transporte, contribuyendo al sistema de seguridad vial.
- ❖ Fortalecer los mecanismos de supervisión y fiscalización de los servicios de Transportes.
- ❖ Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima - Buses.

- ❖ Crear y promover la implementación del marco institucional para ordenar el transporte urbano en Lima Metropolitana y el Callao.
- ❖ Reformar la normatividad del Sector para que la oferta de servicios se brinden con estándares internacionales de calidad y seguridad.
- ❖ Apoyar a las 7 principales ciudades del país en la creación de Sistemas Masivos de Transporte Urbano
- ❖ Establecer políticas de logística de transporte y desarrollar acciones orientadas a la disminución de los costos logísticos asociados, en coordinación con las Instituciones del Estado involucradas y el Sector Privado.
- ❖ Ampliar la cobertura de vuelos subsidiados a localidades aisladas de la Amazonía.

8.3 Ampliar la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes, de calidad e interés social.

- ❖ Contribuir a elevar la competitividad de los servicios de telecomunicaciones.
- ❖ Promover el despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permita la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras.
- ❖ Fortalecer los mecanismos de supervisión y fiscalización de los servicios de telecomunicaciones.
- ❖ Promover la investigación y aplicación de nuevas tecnologías en los servicios de telecomunicaciones.
- ❖ Fortalecer la competencia en los servicios públicos de telecomunicaciones.
- ❖ Priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social.

8.4 Comprometer la participación de la inversión privada, a través de Asociación Público Privada e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.

- ❖ Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.
- ❖ Propiciar la formulación de proyectos de infraestructura y de servicios de transportes y telecomunicaciones, sostenibles e inclusivos, para disponer de una cartera priorizada dirigida a la intervención del Sector Privado.
- ❖ Propiciar el diseño de instrumentos que faciliten el financiamiento de la infraestructura y los servicios de transportes.

- ❖ Comprometer a empresas privadas del Sector Energía y Minas en el mantenimiento de la infraestructura vial, para hacer sostenible la transitabilidad de las zonas de interés social.
- ❖ Monitorear la implementación del Programa de Manejo ambiental (PMA) en los proyectos en concesión

8.5 Participar activamente en el proceso de descentralización, orientado al desarrollo y fortalecimiento de capacidades, para mejorar la gestión de los gobiernos subnacionales en transportes y comunicaciones.

- ❖ Propiciar la complementariedad e integración de los proyectos de transportes y comunicaciones con otros proyectos de infraestructura económica y social que se desarrollen en los ámbitos departamental y vecinal.
- ❖ Promover las intervenciones planificadas en la ejecución de programas, proyectos y actividades de transportes con gobiernos regionales y locales.
- ❖ Transferir nuevas tecnologías para incrementar, mejorar y hacer sostenible la infraestructura de transportes en el ámbito departamental y vecinal.
- ❖ Apoyar técnicamente a los Gobiernos Regionales y Locales en la institucionalidad y gestión de infraestructura y servicios de transportes.
- ❖ Implementar mecanismos de evaluación y seguimiento de las funciones, proyectos y recursos transferidos a los gobiernos regionales y locales.
- ❖ Promover Convenios y/o mesas de trabajo con gobiernos subnacionales para el monitoreo de programas de manejo socio ambiental y prevención de conflictos socio ambientales

8.6 Contar con estructuras organizativas y normatividad modernas, procesos internos optimizados y recursos humanos calificados, que mediante el uso de tecnologías de información y administración por resultados mejoren los niveles de gestión de los organismos de Sector.

- ❖ Fortalecer el Sistema de Planificación Sectorial.
- ❖ Implantar sistemas integrados de información para apoyar la toma de decisiones y mejorar la gestión institucional.
- ❖ Identificar y alinear los procesos internos para mejorar la gestión institucional.
- ❖ Capacitar al personal en materias dirigidas al desempeño de las funciones, alineadas con los objetivos del Sector.
- ❖ Implementar mecanismos de coordinación entre los órganos del Ministerio, Instituciones del Sector y dependencias Clave del Sector Público y Privado, para mejorar la gestión institucional.

- ❖ Introducir la cultura organizacional, para mejorar la gestión e imagen institucional.
- ❖ Implantar un Sistema de Evaluación y Desempeño del personal como herramienta para mejorar la gestión institucional.
- ❖ Mejorar la calidad del gasto y el uso eficiente de los recursos presupuestales.
- ❖ Implantar y fortalecer el Sistema Integrado de Información Vial, referido a los datos del Sistema Nacional de carreteras (SINAC)
- ❖ Simplificar procedimientos administrativos para autorizaciones, licencias, permisos y de fiscalización con el uso de medios tecnológicos.

9. CUADRO DE INDICADORES

OG1: Contar con infraestructura de transporte que contribuya al fortalecimiento de la integración interna y externa, al desarrollo de corredores logísticos, al proceso de ordenamiento territorial, protección del medio ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	Formula del indicador (Variables)	Línea de Base (2011)	Meta al 2016	Responsable
OE1.1. Ampliar la capacidad y mejorar las características de la infraestructura de la red vial nacional	Porcentaje de la Red Vial Nacional Pavimentada (*)	Red Vial Nacional Pavimentada/ Red Vial Nacional Total	53.50%	85.00%	Provías Nacional DGCF
	Índice de competitividad de la infraestructura carretera	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	98	Menor a 60	OGPP (Fuente World Economic Forum)
OE1.2 Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y ferroviarias de carácter nacional	Índice de competitividad de la infraestructura portuaria	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	106	Menor a 50	OGPP (Fuente World Economic Forum)
	Índice de competitividad de la infraestructura aeroportuaria	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	70	Menor a 40	OGPP (Fuente World Economic Forum)
	Índice de competitividad de la infraestructura ferroviaria	Ubicación de la infraestructura ferroviaria del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	93	Menor a 70	OGPP (Fuente World Economic Forum)
OE1.3. Garantizar la conservación de la infraestructura de los distintos modos de transportes, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento	Porcentaje de la Red Vial Nacional pavimentada en buen estado	Red Vial Nacional en buen estado/Total Red Vial Nacional pavimentada	35.02%	100%	Provías Nacional
OE1.4. Mejorar la conexión con los puertos, propiciando el transporte multimodal y contribuir con el desarrollo de corredores logísticos	Carreteras transversales pavimentadas conectadas a los puertos nacionales	% de Km. de carreteras transversales pavimentadas conectadas a puertos nacionales/Total carretera transversales conectadas a puertos	95.74%	100%	OGPP

OE1.5. Profundizar la investigación y aplicación de nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia y eficacia en las infraestructuras de transportes.	Carreteras con tecnologías no convencionales	% Km. de carreteras pavimentadas con nuevas tecnologías/Total Red Vial Nacional	7.18%	23.25%	Provías Nacional
OE1.6 Supervisar la Implementación de programas y planes de manejo socio ambiental en los proyectos en ejecución del Sub Sector Transportes	Cumplimiento de las normas socio ambientales en los proyectos del Sub Sector Transportes	N° de Inspecciones y/o Supervisiones	94	350	DGASA

OG2: Disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad, incorporando la logística de transportes, preservación del medio ambiente e inclusión social

OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	Formula del indicador (Variables)	Línea de Base (2011)	Meta al 2016	Responsable
OE2.1. Promover la formalización e impulsar la prestación de servicios de transportes seguros, eficientes y competitivos	Grado de satisfacción de los usuarios de transporte terrestre de pasajeros	Encuesta de satisfacción de los usuarios de transporte terrestre de pasajeros	0	100.0%	DG Transporte Terrestre
	Optimización de los procesos de servicios de transporte terrestre	N° de procesos optimizados de servicios de transporte terrestre/N° total de procesos de transporte terrestre	0	100.0%	DG Transporte Terrestre
	Porcentaje de diferencias de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP) con relación a las recomendaciones de OACI	N° de diferencias de las RAP con cada Anexo OACI/ N° Total de requerimientos OACI	25.0%	0.0%	Dirección de Regulación y Promoción DGAC
OE2.2. Propiciar e incentivar la renovación de la flota fluvial y aérea de servicios públicos y parque vehicular	Antigüedad del parque vehicular	N° de años promedio de vehículos	17	10	OGPP Of. Estadística
	Normas que permitan incentivar la renovación de flota fluvial	% de naves de transporte fluvial renovadas	0	5.0%	DGT Acuático
OE2.3. Fortalecer y promover la interconexión de los servicios de transporte y logística asociada, que operan sobre las redes y nodos de infraestructura	Puertos mejorados y modernizados con acceso a corredores logísticos	N° puertos mejorados y modernizados	2	6	OGPP

OE2.4. Promover la educación vial en coordinación con las entidades involucradas y operadores del transporte, contribuyendo al sistema de seguridad vial.	Campañas anuales de sensibilización de Educación Vial	Nº de Campañas Anuales de sensibilización de Educación Vial	4	8	OGPP (Sujeto a información del Consejo Nacional de Seguridad Vial)
OE2.5. Fortalecer los mecanismos de supervisión y fiscalización de los servicios de Transportes	Índices (%) de incumplimiento a las normas por buses interprovinciales e internacionales	Nº de buses interprovinciales e internacionales en falta / Total de buses intervenidos	3.80%	0.0%	Reporte de SUTRAN
	Inspecciones al transporte fluvial	Nº de inspecciones con infracción/Total inspecciones	11.0%	4.0%	DG Transporte Acuático
OE2.6 Gestionar el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Lima y Callao, a través del Metro de Lima-Buses	Porcentaje del Sistema Integrado de Transporte operando (Metro – Buses)	Nº de líneas del Metro de Lima operando / Total líneas	0%	30.0%	OGPP – AATE
OE2.7 Crear y promover la implementación del marco institucional para ordenar el transporte urbano en Lima Metropolitana y el Callao	Porcentaje del marco normativo para funcionamiento de la Autoridad Autónoma del Transporte de Lima y Callao	Normas aprobadas para institucionalizar la Autoridad Autónoma del Transporte de Lima y Callao/Total normas requeridas	0%	100.0%	OGPP-OGAJ
OE2.8 Reformar la normatividad del Sector para que la oferta de servicios se brinden con estándares internacionales de calidad y seguridad.	Porcentaje de normas base sobre servicios de transportes actualizadas y reformadas	Nº de normas reformadas/Total Normas	0%	100%	OGPP- OGAJ
OE2.9 Apoyar a las 06 principales ciudades del país en la creación de Sistemas Masivos de Transporte Urbano	Porcentaje de infraestructura masiva de transporte urbano en las 06 principales ciudades del país	Nº de infraestructura operando/Total infraestructuras	0%	33.0%	OGPP
OE2.10. Establecer políticas de logística de transporte y desarrollar acciones orientadas a la disminución de los costos logísticos asociados, en coordinación con las Instituciones del Estado involucradas y el	Porcentaje de reducción de los costos logísticos relativos a transportes	Costos logísticos asociados al transporte / Total ventas	30.0%	20.0%	OGPP

Sector Privado					
OE2.11 Ampliar la cobertura de vuelos subsidiados a localidades aisladas de la Amazonía	Localidades atendidas con vuelos subsidiados	Número de localidades atendidas con vuelos subsidiados	3	9	DGAC

OG3: Ampliar la cobertura de servicios de telecomunicaciones eficientes, de calidad y de interés social

OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	Formula del indicador (Variables)	Línea de Base (2011)	Meta al 2016	Responsable
OE3.1. Contribuir a elevar la competitividad de los servicios de telecomunicaciones	Índice de competitividad de telefonía fija	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	89	Menor a 70	OGPP (Fuente World Economic Forum)
	Índice de competitividad de telefonía móvil	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad mundial (entre 142 países)	72	Menor a 50	OGPP (Fuente World Economic Forum)
OE3.2. Promover el despliegue de infraestructura y servicios de telecomunicaciones que permita la conectividad y la integración virtual del país, priorizando zonas de interés social y fronteras	Porcentaje de distritos atendidos con telefonía fija y/o móvil	Nº de distritos atendidos con telefonía fija y/o móvil/Total distritos	95.3%	100%	DG Regulación AIC (Sujeto a información de operadores)
	Porcentaje de distritos atendidos con servicio de Internet	Nº de distritos atendidos con servicios de Internet /Total distritos	91.7%	100.0%	DG Regulación AIC (Sujeto a información de operadores)
OE3.3. Fortalecer los mecanismos de supervisión y fiscalización de los servicios de telecomunicaciones	Índice (%) de incumplimiento a las normas de telecomunicaciones	Nº de inspecciones sin título habilitante/ Total inspecciones	44.5%	29.8%	D.G. Control y Supervisión Comunicaciones

OE3.4. Promover la investigación y aplicación de nuevas tecnologías en los servicios de telecomunicaciones	Informes de investigación tecnológica	Nº de Informes	1	4	DG Regulación AIC
OE3.5 Priorizar el acceso de los usuarios a la Banda Ancha, en especial en áreas rurales y lugares de preferente interés social	Conexiones de Banda Ancha a Internet	Nº de conexiones de Banda Ancha	1'304,125 (Dic. 2010)	4'000,000	DG Regulación AIC (Sujeto a información de operadores)

OG4: Comprometer la participación de la inversión privada, a través de Asociación Público Privada, concesiones autosostenibles e inversión directa en infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	Formula del indicador (Variables)	Línea de Base (2011)	Meta al 2016	Responsable
OE4.1. Ampliar la participación de la inversión privada en nuevos proyectos de infraestructura y servicios de transportes y telecomunicaciones	Porcentaje de carreteras concesionadas	Km. de carreteras concesionadas / Total Red Vial Nacional	23.2%	27.1%	OGPP
	Cumplimiento de inversiones comprometidas en aeropuertos	Inversión acumulada/Inversión total	27.7%	56.6%	OGPP
	Cumplimiento de inversiones comprometidas en puertos	Inversión acumulada/Inversión total	19.3%	94.3%	OGPP
	Operadores de servicios de telecomunicaciones	Nº de bandas de espectro radioeléctrico para concurso público	3	4	DG Regulación AIC

OE4.2. Propiciar la formulación de proyectos de infraestructura y de servicios de transportes y telecomunicaciones, sostenibles e inclusivos, para disponer de una cartera priorizada dirigida a la intervención del Sector Privado	Proyectos de concesiones de transportes viabilizados	Nº de proyectos de transportes viabilizados concesiones de transportes	1	8	OGPP
OE4.3. Propiciar el diseño de instrumentos que faciliten el financiamiento de la infraestructura y los servicios de transportes	Porcentaje de recursos privados para proyectos de infraestructura vial	Inversión privada en infraestructura de vial /Total inversión en infraestructura vial	18.0%	35.0%	DGCT - OGPP
OE4.4. Comprometer a empresas privadas del Sector Energía y Minas en el mantenimiento de la infraestructura vial, para hacer sostenible la transitabilidad en las zonas de interés social	Convenios con empresas para conservación de carreteras de la Red Vial Nacional	Km. de carreteras conservados mediante convenios /Total Red Vial Nacional	0.6%	5.0%	Provías Nacional
OE 4.5 Monitorear la implementación del PMA en los proyectos en concesión	Cumplimiento de Programas implementados durante el desarrollo de las obras y operación de los proyectos concesionados	Nº de Supervisiones y/o monitoreos	140	240	DGASA

OG5: Participar activamente en el proceso de descentralización, orientado al desarrollo y fortalecimiento de capacidades, para mejorar la gestión de los gobiernos subnacionales en transportes.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	Formula del indicador (Variables)	Línea de Base (2011)	Meta al 2016	Responsable
OE5.1. Propiciar la complementariedad e integración de los proyectos de transportes y comunicaciones con otros proyectos de infraestructura económica y social	Porcentaje de Provincias con Planes de Infraestructura Económica Provincial (PIEP)	Nº de Provincias con PIEP/Total provincias	6.66%	15.0%	Provías Descentralizado

que se desarrollen en los ámbitos departamental y vecinal					
OE5.2. Promover las intervenciones planificadas en la ejecución de programas, proyectos y actividades de transportes con gobiernos regionales y locales	Porcentaje de la Red Vial Departamental rehabilitada	Red Vial Departamental rehabilitada/Red Vial Departamental total	12.0%	20.0%	Provías Descentralizado
	Porcentaje de la Red Vial Vecinal rehabilitada	Red Vial Vecinal rehabilitada/Re Vial Vecinal total	25.0%	35.0%	Provías Descentralizado
	Caminos vecinales con transferencia del MEF a gobiernos locales para el Programa de Mantenimiento Rutinario	Km. de caminos vecinales con Mantenimiento Rutinario	17,921 Km.	25,100Km.	Provías Descentralizado
OE5.3. Transferir nuevas tecnologías para incrementar, mejorar y hacer sostenible la infraestructura de transportes en el ámbito departamental y vecinal	Capacitación a gobiernos regionales y locales en el uso de nuevas tecnologías de pavimentos (Convenios con instituciones especializadas)	Nº de cursos-talleres de capacitación a gobiernos regionales y locales en uso de nuevas tecnologías de pavimentos (Nº de convenios)	0	12	Provías Descentralizado
OE5.4. Apoyar técnicamente a los Gobiernos Regionales y Locales en la institucionalidad y gestión de infraestructura y servicios de transportes	Autoridades regionales de transporte fluvial capacitados	Nº de autoridades regionales capacitados	0	5	DGT Acuático
	Convenios con gobiernos locales para fortalecer la gestión vial descentralizada	Nº de convenios/ Total de provincias	80.0%	100.0%	Provías Descentralizado
	Unidades especializadas en gestión vial descentralizada en los Gobiernos Regionales fortalecidas	Nº de Unidades especializadas en gestión vial descentralizada	0	12	Provías Descentralizado
	Institutos Viales Provinciales (IVP) reconocidos y funcionando	Nº de IVP de nivel IV y III / Total de IVP	25.0%	60.0%	Provías Descentralizado
OE5.5. Implementar mecanismos de evaluación y seguimiento de las funciones, proyectos y recursos transferidos a los gobiernos regionales y locales	Grado de satisfacción de los usuarios de otorgamiento de licencias de conducir en las regiones	Encuesta de satisfacción de los usuarios de licencias de conducir en las regiones	0	90.0%	DG Transporte Terrestre

OE5.6 Promover Convenios y/o mesas de trabajo con gobiernos subnacionales para el monitoreo de programas de manejo socio ambiental y prevención de conflictos socio ambientales	Convenios con gobiernos regionales y locales para el monitoreo de programas de manejo socio ambiental	N° de Convenios	-	25	DGASA
--	---	-----------------	---	----	-------

OG6: Contar con estructuras organizativas y normatividad modernas, procesos internos optimizados y recursos humanos calificados, que mediante el uso de tecnologías de información y administración por resultados mejoren los niveles de gestión de los organismos del Sector.

OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	Formula del indicador (Variables)	Línea de Base (2011)	Meta al 2016	Responsable
OE6.1. Fortalecer el Sistema de Planificación Sectorial	Sistemas de información para la planificación sectorial	Porcentaje de implementación de sistemas	0	100.0%	OGPP
OE6.2. Implantar sistemas integrados de información para apoyar la toma de decisiones y mejorar la gestión institucional.	Observatorios operativos de transporte y logística	N° de observatorios operativos	0	2	OGPP
	Base de Datos integrados del Sistema del Viceministerio de Comunicaciones	N° de Bases de Datos integrados Viceministerio de Comunicaciones	0	8	OTI - VMC
	Base de Datos integrados del Sistema Nacional de Transporte y Tránsito	N° de Base de Datos integrados del Sistema de Transporte y Tránsito	3	10	OTI - DGTT
	Porcentaje de Base de Datos integrados del Sistema Integral de Información Vial	Base de datos integrados de Sistema Integral de Información Vial	0%	100.0%	OTI - DGCF
	Porcentaje de Base de Datos integrados del Sistema de Información de Gestión Administrativa	Base de Datos integrados de Sistema de Información de Gestión Administrativa	0%	100.0%	OTI - OGA

OE6.3. Identificar y alinear los procesos internos para mejorar la gestión institucional	Porcentaje de procesos automatizados y/o simplificados	Nº de procesos automatizados y/o simplificados / Total procesos	1.2%	80.0%	OGPP - ORA
OE6.4. Capacitar al personal en materias dirigidas al desempeño de las funciones, alineadas con los objetivos del Sector.	Porcentaje de trabajadores capacitados Plan Anual de Capacitación	Nº de trabajadores capacitados/Total trabajadores	47.0%	100.0%	Of. Personal
OE6.5. Implementar mecanismos de coordinación entre los órganos del Ministerio, Instituciones del Sector y dependencias Clave del Sector Público y Privado, para mejorar la gestión institucional	Porcentaje de comisiones multisectoriales que preside el Ministerio	Nº de Comisiones que cumplen encargo en el plazo fijado / Total de Comisiones que preside el Ministerio	80.0%	100.0%	OGPP-PLA
	Porcentaje de entidades integradas al Sistema de Información de Gestión de Accidentes de Tránsito	Nº de entidades interconectadas/Total entidades	15.0%	100.0%	OTI - DGTT - VMT
OE6.6. Introducir la cultura organizacional, para mejorar la gestión e imagen institucional.	Porcentaje de trabajadores evaluados en cultura organizacional	Nº de trabajadores evaluados/Total de trabajadores	0%	100.0%	Of. Personal
OE6.7. Implantar un Sistema de Evaluación y Desempeño del personal como herramienta para mejorar la gestión institucional.	Porcentaje de trabajadores evaluados respecto a su desempeño	Nº de trabajadores evaluados/Total de trabajadores	0%	100.0%	Of. Personal
OE6.8. Mejorar la calidad del gasto y el uso eficiente de los recursos presupuestales	Porcentaje de ejecución de presupuesto de inversiones	Presupuesto de inversiones ejecutadas/Total presupuesto de inversiones	97.0%	100.0%	OGPP-PRE
OE6.9 Implantar y fortalecer el Sistema Integrado de Información Vial, referido a los datos del Sistema Nacional de carreteras (SINAC)	Sistema Integrado de Información Vial	Porcentaje de carreteras registradas y actualizadas	10.0%	100.0%	DGCF

OE10 Simplificar procedimientos administrativos para autorizaciones, licencias, permisos y de fiscalización con el uso de medios tecnológicos	Porcentaje de procedimientos de trámites simplificados en transporte terrestre	Nº de procedimientos de trámites simplificados en transporte terrestre / Total procedimientos de trámites en transporte terrestre	15.0%	70.0%	OGPP-ORA
--	--	---	-------	-------	----------

10. PROGRAMA DE INVERSIONES

A. CRITERIOS UTILIZADOS

Para la formulación del Programa de Inversiones se han utilizado los siguientes criterios:

1. Estructuración de la Red Vial Nacional (Articulación transversal de los Centros de Producción con los Ejes Longitudinales, con vías de mejores características).

El desarrollo vial debe estar orientado a mejorar los ejes longitudinales y el acceso de las vías transversales a estos ejes, potenciando los corredores logísticos como columnas vertebrales del desarrollo y la descentralización.

2. Impactos sociales (Dinamización social).

Parte significativa de las inversiones del Sector deben servir para mejorar los medios de comunicación hacia las zonas de menor desarrollo y mayor pobreza, facilitando la integración de sus economías al mercado, acceso a los servicios básicos e interconexión con el mundo globalizado.

3. Apoyo a las exportaciones (Interconexión con puertos marítimos y fluviales).

Los esfuerzos sectoriales deben orientarse a contribuir a facilitar e incrementar la competitividad de nuestras exportaciones, mejorando las redes y nodos del transporte multimodal y servicios logísticos asociados al transporte.

4. Integración nacional (Proceso de descentralización).

Es necesario fortalecer el apoyo a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en la gestión y mejoramiento de la transitabilidad de las vías que son de su competencia, al desarrollo de corredores regionales y su integración a la Red Nacional.

5. Integración internacional (IIRSA, CAN, Perú - Ecuador, etc.).

Se debe continuar con el desarrollo de los corredores interoceánicos, los ejes longitudinales con los países andinos y avanzar en la armonización de los aspectos regulatorios y normativos entre países.

6. Impactos en el medio ambiente.

Se priorizan los proyectos que tendrían mínimos o nulos impactos ambientales negativos.

7. Potencial turístico.

Se pondrá énfasis en mejorar el acceso a los centros turísticos en coordinación con los gobiernos subnacionales e instituciones competentes.

8. Tramos con niveles de servicio (pavimentos económicos) que justifican inversión (Incremento de tráfico).

Se han identificado los tramos en los cuales, mediante la aplicación de los pavimentos económicos, se ha evidenciado significativos incrementos de tráfico que ameritan intervenciones a nivel de inversión.

9. Evaluación económica (Dinamización de la economía).

- Como parte de un paquete de proyectos con los cuales interactúa (Red).
- Como proyecto individual (Factibilidad Técnico – Financiera)

Se ha priorizado los proyectos que cuentan viabilidad económica y social.

10. Situación de ejecución

- Proyectos en ejecución
- Proyectos con Estudios Definitivos
- Proyectos con Estudios de Preinversión en elaboración

B. METAS A LOGRAR**1. Carreteras Red Vial Nacional**

- **Total obras (Construcción, rehabilitación y mejoramiento) inversión pública y privada:**

6,107 Km. con una inversión de S/. 23,091 Mill.

- **Red Vial Nacional en condiciones de transitabilidad: 100%**

2. Apoyo a la descentralización**Caminos rurales (PTRD II):**

Construcción de caminos vecinales :	380 Km.	S/. 38 Mill.
Construcción de puentes :	1,500 m.	S/. 30 Mill.
Rehab. caminos vecinales (Afirmado):	7,900 Km.	S/. 395 Mill.
Rehab. Caminos vecinales (Pav. Econ.):	800 Km.	S/. 56 Mill.
Mejoramiento caminos herradura :	3,000 Km.	S/. 10.5 Mill.
Mejoram. Caminos herradura turísticos:	200 Km.	S/. 1.2 Mill.
Rehab. vías de corredores (Pav. Econ.):	800 Km.	S/.56 Mill.

Caminos departamentales (BID-BIRF):

Construcción de puentes :	1,017 m.	S/. 28.5 Mill.
---------------------------	----------	----------------

Rehab. Caminos Departam. (afirmado):	640 Km.	S/. 179.2 Mill.
Rehab. Caminos Departam.(Pav. Econ):	1,200 Km.	S/. 504 Mill.
Rehabilitación puentes	: 800 m.	S/.11.2 Mill.

3. Puertos

- **Concesión de puertos:** San Martín(Pisco), Pucallpa, Iquitos y San Juan de Marcona.
- **Ejecución de obras e inicio operación de puertos concesionados:** Paíta, Terminal Multiproposito Norte Callao, Terminal Minerales Callao, Yurimaguas.

4. Aeropuertos

- **Concesión de aeropuertos:** Chinchero (Cusco)
- **Culminación de trabajos de rápido impacto en aeropuertos concesionados:** Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales.
- **Ejecución de obras en aeropuertos concesionados:** Pisco
- **Inicio de obras de segunda pista:** Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

5. Ferrocarriles

Concesiones ferroviarias: Andahuaylas – San Juan de Marcona (Iniciativa privada).

Ejecución de obras: Obras proyectadas de la Red Básica del Metro de Lima, inicio de operaciones de Tramo 2 de Línea 1 (San Juan de Lurigancho – Av. Grau) y tramo de mayor demanda de Línea 2 (Ate – Callao).

6. Comunicaciones

- **195 capitales de provincia con conectividad de Alta Capacidad, mediante proyecto Red Dorsal de Fibra óptica.**
- **100% de distritos con al menos un servicio de telecomunicaciones**

CUADRO N° 01

PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS - RED VIAL NACIONAL 2012-2016

COD SNIP	NOMBRE DEL PROYECTO	Ubicación	Long.	Costo Total (Mill. S./.)	Nivel de Interv.	Sup. Rod.	FECHA ESTIMADAS OBRAS		Ptp. 2011 (Mill. S./.)	PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S./.) (1)						Estado Actual	METAS FISICAS ANUALES (KM.)						
							Inicio	Fin		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL	
CORREDOR LOGÍSTICO 1: CHICLAYO - MOYOBAMBA - TARAPOTO - YURIMAGUAS - IQUITOS																							0.00
103730	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chota - Cochabamba - Cutervo - Santo Domingo de la Capilla - Chiple	Cajamarca	91.4 Km.	153.55	Mejoram. Pav.	TSB	2014	2016				46.07	61.42	46.07	153.55	Estudio de Factibilidad + Definitivo en elaboración			27.42	36.56	27.42	91.40	
8880	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chamaya - Jaén - San Ignacio - Río Canchis																				0.00		
	- Tramo Pericos - San Ignacio	Cajamarca	55.5 Km.	233.10	Mejoram. Pav.	CA	2012	2014		60.82	93.24	79.04			233.10	Estudio Definitivo en elaboración	5.54	22.16	27.80			55.50	
	- Tramo San Ignacio -Puente Integración	Cajamarca	47.0 Km.	217.11	Mejoram. Pav.	CA	2012	2013	41.11	63.98	112.02				176.00	Obra en proceso de licitación. Adjudicado	32.90	14.10				47.00	
107953	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Rodríguez de Mendoza - Empalme Ruta N° PE-5N, Tramo Selva Alegre - Empalme Ruta N° PE-5N	San Martín	29.0 Km.	73.79	Mejoram. Pav.	TSB	2013	2014			36.90	36.90			73.79	Estudio de Factibilidad en elaboración		15.95	13.05			29.00	
10481	Mejoramiento y construcción de la carretera El Reposo - Saramiriza																						
	- Tramo Durand - Santa María de Nieva	Amazonas	108.0 Km.	355.93	Mejoram. Pav.	TSB	2016	2018						213.56	213.56	Perfil en elaboración					32.40	32.40	
25096	Carretera Balzas - Chachapoyas - Rodríguez de Mendoza																				0.00		
	- Tramo Tingo - Dv. Ingenio y Chachapoyas - Dv. Molinopampa	Amazonas	63.7 Km.	143.42	Mejoram. Pav.	TSB	2015	2016					86.05	57.37	143.42	Estudio de Factibilidad en elaboración				25.50	38.24	63.74	
CORREDOR LOGÍSTICO 2: PAITA - PIURA - DV. OLMOS																						0.00	
	Via concesionada	Piura, Lambayeque																					
CORREDOR LOGÍSTICO 3: LIMA - LA OROYA - CERRO DE PASCO - HUANUCO - TINGO MARIA - PUCALLPA																						0.00	
34470	- Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huaura - Sayán - Churín	Lima																					
	- Rehabilitación carretera Huaura - Sayán	Lima	43.4 Km.	50.86	Rehab. Pav.	CA	2013	2015			15.26	25.43	10.17		50.86	Estudio de Factibilidad en elaboración por empresas mineras		17	17	9.4		43.40	
	- Mejoramiento carretera Sayán - Churín	Lima	61.0 Km.	183.00	Mejoram. Pav.	CA	2013	2015			45.96	45.96	91.08		183.00	Estudio de Factibilidad en elaboración por empresas mineras		14.32	14.32	32.4		61.00	
116051	- Mejoramiento de la carretera Oyón - Ambo	Lima, Huánuco, Pasco	153.7 Km.	344.29	Mejoram. Pav.	TSB	2015	2017					68.86	206.57	275.43	Estudio de Factibilidad + Definitivo programado 2012				30.75	61.492	92.24	
3271	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Lima - Canta - La Viuda - Unish																				0.00		
	- Tramos Km. 21.5 - Km 80 (BID IV) y Km. 80-Km. 102+013	Lima	80.5 Km.	316.80	Rehab. Pav.	CA	2012	2014	6.30	91.39	128.10	91.01			310.50	Obra en proceso de licitación	8.05	32.20	40.25			80.50	
	- Tramo Canta- Huallay	Junín, Pasco	113.0 Km.	401.00	Mejoram. Pav.	TSB	2012	2015		61.06	124.41	124.41	91.12		401.00	Estudio Definitivo en elaboración	11.30	22.6	33.90	45.2		113.00	
2434	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Tingo María - Aguaytia - Pucallpa																				0.00		
	- Tramo Puente Chino - Aguaytia (Sectores dañados)	Ucayali	25.0 Km.	42.00	Rehab. Pav.	CA	2012	2013		23.10	18.90				42.00	Estudio Definitivo en elaboración	13.75	11.25				25.00	
128445	Ampliación de la segunda calzada de la carretera Tingo María – Aguaytia – Pucallpa, Tramo: Dv. Aeropuerto Pucallpa - Altura del cementerio Jardín del Buen Recuerdo.	Ucayali	10.2 Km.	51.16	Segunda calzada	CA	2013	2014			12.24	38.92			51.16	Estudio de Factibilidad + Definitivo en elaboración		4.08	6.12			10.20	
34473	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Emp. PE-1N(Río Seco)-El Ahorcado-Sta Rosa-Emp. PE-18 (DV. Sayán)	Lima	42.6 Km.	71.57	Mejoram. Pav.	CA - TSB	2013	2014			51.12	20.45			71.57	Estudio Definitivo en elaboración		17.04	25.56			42.60	

CUADRO N° 01

PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS - RED VIAL NACIONAL 2012-2016

COD SNIP	NOMBRE DEL PROYECTO	Ubicación	Long.	Costo Total (Mill. S./.)	Nivel de Interv.	Sup. Rod.	FECHA ESTIMADAS OBRAS		Pptp. 2011 (Mill. S./.)	PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S./.) (1)						Estado Actual	METAS FISICAS ANUALES (KM.)							
							Inicio	Fin		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL		
CORREDOR LOGÍSTICO 4: MARCONA - NAZCA - ABANCAY - CUSCO																								0.00
108630	Construcción de la Vía de Evitamiento a la Ciudad de Abancay	Apurímac	9.5 Km.	21.39	Const. Pav.	CA	2014	2015				8.59	12.80		21.39	Estudio de Factibilidad en elaboración				0.95	8.59		9.54	
172973	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Emp. PE-28B (Dv. Santa Teresa) -Santa Teresa-Puente Carriluchayoc-Puente Hidroeléctrica	Cusco	43.0 Km.	26.35	Rehab. Afirm.		2016	2017						18.45	18.45	Perfil en elaboración					30.10	30.10		
	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Cusco - Quillabamba, tramo Alfamayo - Chaullay - Quillabamba	Cusco	55.4 Km.	219.56	Mejoram. Pav.	CA	09.Ab r.2010	mar- 12	120.57	14.10					14.10	Obra en ejecución	12.19						12.19	
CORREDOR LOGÍSTICO 5: MATARANI - AREQUIPA - JULIACA - PUNO - PTE. INAMBARI																							0.00	
3876	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Patahuasi - Yauri - Sicuani																						0.00	
	- Tramo Colpahuayco – Langui, Km. 20+000, Km. 30+000 (CONCURSO OFERTA)	Cusco	10.00 Km.	16.80	Mejoram. Pav.	CA	2013	2014				5.19	11.61		16.80	Actualización de Estudio Definitivo programado 2012				3.00	7.00		10.00	
	- Tramo Negromayo- Yauri - San Genaro	Cusco	86.0 Km.	117.73	Mejoram. Pav.	CA	2012	2014		63.57	35.32	18.84			117.73	Estudio Definitivo en elaboración	34.40	25.8	25.80				86.00	
142861	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Dv. Negromayo - Occoruro - Pallpata - Dv. Yauri	Cusco	79.0 Km.	284.19	Mejoram. Pav.	CA	2015	2016					142.10	142.10	284.19	Estudio de Factibilidad + Definitivo programado 2012				23.7	55.3		79.00	
116092	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Yauri - Negromayo - Osoello - Imata, tramo Dv. Imata - Osoello - Negromayo	Arequipa, Cusco	67.95 Km.	171.23	Mejoram. Pav.	CA	2013	2014			51.37	97.84	22.02		171.23	Estudio Definitivo en elaboración		20.39	33.98	13.59		67.95		
108299	Rehabilitación de la carretera Arequipa-Chiguata- Santa Lucía, tramo: Dv. Chiguata - Dv. Imata (BID IV)	Arequipa	97.3 Km.	16.20	Rehab. Afirm.		2013	2014			9.72	6.48			16.20	Estudio Definitivo programado 2012		58.36	38.91			97.27		
	Vía de evitamiento a la Ciudad de Juliaca	Puno	19.0 Km.	101.37	Const. Pavim.	CA	2016	2017						70.96	70.96	Perfil en elaboración					4.5	4.50		
CORREDOR LOGÍSTICO 6: AREQUIPA - MOQUEGUA - TACNA - LA CONCORDIA (FRONTERA CON CHILE)																							0.00	
108281	Rehabilitación de la carretera Tacna - Tarata - Mazocruz, Tramo Tarata - Capazo (BID IV)	Tacna	83.9 Km.	10.38	Rehab. Afirm.		2013	2014			6.23	4.15			10.38	Estudio Definitivo programado 2012		50.34	33.56			83.90		
1249	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Tacna -La Paz, tramo Dv. Miculla - Palca - Collpa	Tacna	167.3 Km.	234.22	Mejoram. Pav.	CA	2015	2018					23.42	163.95	187.38	Estudio de Factibilidad en elaboración				16.73	66.92	83.65		
CORREDOR LOGÍSTICO 7: MATARANI - ILO - MOQUEGUA - DESAGUADERO (FRONTERA CON BOLIVIA)																							0.00	
15270	Carretera Ilave-Mazocruz, tramo:Ilave-San Antonio de Checca	Puno	10.0 Km.	14.42	Rehab. Pavim.	TSB	2012	2013		5.86	8.56				14.42	Estudio Definitivo en vías de aprobación	3.00	7.00				10.00		
CORREDOR LOGÍSTICO 8: CUSCO - PUERTO MALDONADO - INAPARI (FRONTERA CON BRASIL)																							0.00	
15058	Construcción de la Vía de Evitamiento Urcos	Cusco	3.2 Km.	8.76	Const. Pavim.	CA	2012	2013		4.87	3.89				8.76	Estudio Definitivo en elaboración	2.56	0.64				3.20		
CORREDOR LOGÍSTICO 9: PISCO - AYACUCHO - SAN FRANCISCO																							0.00	
16256	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Quinua - San Francisco																					0.00		
	- Tramo Km. 26+000 - Km. 78+500	Ayacucho	52.5 Km.	184.86	Mejoram. Pav.	CA	01- abr-11	oct-12	96.16	70.88	17.82				88.70	Obra en ejecución	23.62					23.62		
	- Tramo Km. 78+500 (Challhuamayo) - Km. 172+420 (San Francisco)	Ayacucho	93.9 Km.	493.68	Mejoram. Pav.	CA	2012	2014	102.55	91.93	160.00	139.20			391.13	Obra en proceso de licitación. Adjudicado	37.57	30.05	26.30			93.92		
66742	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huancavelica - Santa Ines - Rumichaca (Emp Ruta 24A Los Libertadores)	Huancavelica	221.6 Km.	558.43	Mejoram. Pav.	TSB	2016	2018					111.69	279.22	390.90	Estudio de Factibilidad en elaboración				44.32	88.64	132.96		

CUADRO N° 01
PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS - RED VIAL NACIONAL 2012-2016

COD SNIP	NOMBRE DEL PROYECTO	Ubicación	Long.	Costo Total (Mill. S./.)	Nivel de Interv.	Sup. Rod.	FECHA ESTIMADAS OBRAS		Pptp. 2011 (Mill. S./.)	PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S./.) (1)						Estado Actual	METAS FISICAS ANUALES (KM.)					
							Inicio	Fin		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
73004	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huancavelica - Lircay	Huancavelica	77.0 Km.	238.96	Mejoram. Pav.	CA	2015	2017					95.58	119.48	215.06	Estudio de Factibilidad en elaboración				15.40	30.80	46.20
CORREDOR LOGÍSTICO 10: LA OROYA - HUANCAYO - AYACUCHO - ABANCAY																						0.00
98352	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Izcuchaca - Huanta, tramo Izcuchaca - Mayoc	Huancavelica	115.3 Km.	290.56	Mejoram. Pav.	TSB	2014	2016				87.17	116.22	87.17	290.56	Estudio de Factibilidad en elaboración			34.59	46.12	34.59	115.30
70107	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Mayoc - Huanta	Huancavelica, Ayacucho	27.8 Km.	69.93	Mejoram. Pav.	TSB	2012	2014		31.25	24.99	13.69			69.93	Estudio Definitivo en elaboración	2.78	13.88	11.10			27.76
13558	<u>Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Ayacucho - Abancay</u>																					0.00
	- Tramo Km. 50+000 - Ocos (Km. 98+800)	Ayacucho	48.8 Km.	214.98	Mejoram. Pav.	CA	2012	2013	48.59	107.96	58.43				166.39	Obra adjudicada, por iniciar	34.16	14.64				48.80
	- Tramo Ocos (Km. 98+800) - Chincheros (Km. 154+000)	Ayacucho	55.2 Km.	178.89	Mejoram. Pav.	CA	2012	2013	4.22	79.72	94.95				174.67	Obra en proceso de licitación.	33.12	22.08				55.20
	- Tramo Km 154+000 - Km 210+000	Ayacucho	55.8 Km.	165.64	Mejoram. Pav.	CA	21-may-10	jul-12	75.48	45.80					45.80	Obra en ejecución	21.29					21.29
	- Tramo Andahuaylas - Dv. Kishuara (Concurso Oferta)	Apurimac	53.20 Km.	95.43	Mejoram. Pav.	CA	15-sep-09	mar-12	32.56	10.00					10.00	Obra en ejecución	5.14					5.14
	- Tramo Dv. Kishuara-Pte Sahuinto (Incluye Variante Huancarama)	Apurimac	76.5 Km.	400.00	Mejoram. Pav.	CA	2013	2014		82.72	160.00	157.28			400.00	Estudio Definitivo en elaboración	30.6	28.44	17.46			76.50
73078	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Dv. Imperial - Pampas - Churcampa - Mayoc, tramo Imperial - Pampas	Huancavelica	38.0 Km.	85.12	Mejoram. Pav.	CA	2014	2015				34.05	51.07		85.12	Estudio de Factibilidad en elaboración por GR		15.20	22.80			38.00
-	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chilca - Sapallanca - Pucará - Pazos - Dv. Pampas	Junin y Huancavelica	42.6 Km.	95.99	Mejoram. Pav.	TSB	2016	2017						67.19	67.19	Perfil en elaboración					21.30	21.30
CORREDOR LOGÍSTICO 11: CUSCO - SICUANI - JULIACA - PUNO - DESAGUADERO (FRONTERA CON BOLIVIA)																						0.00
92806	Construcción autopista Juliaca - Puno	Puno	48.5 Km.	118.99	Segunda calzada	CA	2015	2016					47.60	71.39	118.99	Estudio de Factibilidad en elaboración				19.40	29.10	48.50
CORREDOR LOGÍSTICO 12: TARAPOTO - AUCAYACU - TOCACHE - TINGO MARÍA																						0.00
13860	Rehabilitación de sectores críticos de la carretera Tarapoto - Juanjui, Tramos Juan Guerra - Puerto López y Puerto López - Picota	San Martín	48.0 Km.	107.52	Rehab. Pavim.	CA	2014	2016				43.20	57.60	6.72	107.52	Estudio Definitivo programado 2012-2013			4.80	19.20	24.00	48.00
2794	<u>Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Juanjui - Tocache</u>																					0.00
	- Tramo Juanjui - Campanilla	San Martín	43.4 Km.	143.75	Mejoram. Pav.	TSB	2012	2013		68.34	75.41				143.75	Estudio Definitivo en elaboración	17.36	26.04				43.40
	- Tramo Campanilla - Pizana	San Martín	92.0 Km.	331.20	Mejoram. Pav.	TSB	2014	2016				99.36	132.48	99.36	331.20	Nuevo Estudio Definitivo programado			27.60	36.80	27.60	92.00
	- Tramo Pizana - Tocache	San Martín	37.7 Km.	140.12	Mejoram. Pav.	TSB	2012	2013	4.10	45.28	90.74				136.02	Obra en proceso de licitación	24.60	13.10				37.70
CORREDOR LOGÍSTICO 13: PATIVILCA - CONOCOCHA - HUARAZ - CARHUAZ																						0.00
9615	Mejoramiento de la carretera Huánuco - Conococha, sector Huanuco - La Unión - Huallanca	Huánuco, Ancash	152.2 Km.	383.59	Rehab. Pavim.	CA	2014	2017				76.72	115.08	115.08	306.87	Estudio de Factibilidad en elaboración			30.44	45.66	45.66	121.76
CORREDOR LOGÍSTICO 14: CIUDAD DE DIOS - CAJAMARCA - CHACHAPOYAS																						0.00
4653	<u>Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Cajamarca - Celendin - Balzas</u>																					0.00
	- Tramo La Encañada (Km. 26) - Km. 52 (Saldo de obra)	Cajamarca	26.0 Km.	73.90	Mejoram. Pav.	CA	2013	2014			51.73	22.17			73.90	Estudio Definitivo en elaboración		18.20	7.80			26.00
	- Tramo Km. 52 - Km. 94,9	Cajamarca	42.0 Km.	194.69	Mejoram. Pav.	CA	2012	2013	40.00	75.53	79.16				154.69	Obra en ejecución	23.10	18.90				42.00

CUADRO N° 01

COD SNIP	NOMBRE DEL PROYECTO	Ubicación	Long.	Costo Total (Mill. S./.)	Nivel de Interv.	Sup. Rod.	FECHA ESTIMADAS OBRAS		Pptp. 2011 (Mill. S./.)	PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S./.) (1)						Estado Actual	METAS FISICAS ANUALES (KM.)					
							Inicio	Fin		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
CORREDOR LOGÍSTICO 15: PIURA - TUMBES - PUENTE INTERNACIONAL (FRONTERA CON ECUADOR)																						0.00
108035	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Dv. La Tina - La Tina - Surpampa - Chirinos - Cachaquito (BID IV-A)	Piura	15.6 Km.	7.64	Rehab. Afirm.		2012	2013		6.03	1.61				7.64	Estudio Definitivo en elaboración	7.80	7.80				15.60
CORREDOR LOGÍSTICO 16: CHICLAYO - CAJAMARCA																						0.00
10447	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chongoyape - Cochabamba - Cajamarca																					0.00
	- Tramo Chongoyape - Llama	Lambayeque - Cajamarca	59.00 Km.	297.66	Mejoram. Pav.	CA	19-oct-10	oct-12	163.55	65.58					65.58	Obra en ejecución	16.63					16.63
	- Tramo Llama - Cochabamba	Cajamarca	59.00 Km.	289.21	Mejoram. Pav.	CA	01-dic-10	nov-12	105.62	103.24					103.24	Obra en ejecución	43.08					43.08
	- Tramo Cochabamba - Chota	Cajamarca	35.9 Km.	252.67	Mejoram. Pav.	CA	2012	2013	59.72	108.25	84.70				192.95	Obra en ejecución	28.72	7.18				35.90
	- Tramo Chota- Bambamarca - Hualgayoc	Cajamarca	58.9 Km.	237.71	Mejoram. Pav.	CA	2012	2013	54.56	107.60	75.55				183.15	Obra en proceso de licitación	39.00	19.90				58.90
133088	Rehabilitación y construcción carretera afirmada Puente El Cumbil-Santa Cruz de Suchubamba-Chancay Baños-Emp. Ruta PE-3N (Túnel Chotano)	Cajamarca	104.5 Km.	62.70	Rehab. Afirm.		2016	2018					43.89	43.89		Estudio de Factibilidad programado para el 2012-2013					20.90	20.90
CORREDOR LOGÍSTICO 17: LA OROYA - TARMA - LA MERCED - SATIPO																						0.00
3373	Carretera Puerto Bermúdez - San Alejandro																					0.00
	- Tramo Puerto Bermúdez-Ciudad de Constitución	Pasco, Ucayali	57.0 Km.	159.60	Mejoram. Pav.	CA	2014	2016			47.88	63.84	47.88		159.60	Estudio Definitivo en elaboración			17.10	22.80	17.10	57.00
	- Tramo Ciudad de Constitución - Puerto Zungaro	Pasco, Ucayali	55.0 Km.	154.00	Mejoram. Pav.	CA	2013	2014		59.40	94.60				154.00	Estudio Definitivo en elaboración		5.50	49.50			55.00
	- Tramo Puerto Zungaro - San Alejandro	Pasco, Ucayali	62.9 Km.	176.12	Mejoram. Pav.	CA	2014	2016			52.84	70.45	52.84		176.12	Estudio Definitivo en proceso de concurso			18.87	25.16	18.87	62.90
3368	Carretera Villa Rica - Dv. Puerto Bermúdez																					
	- Tramo Villa Rica - Dv. Iscozacín	Pasco	56.7 Km.	158.76	Mejoram. Pav.	CA	2014	2015			61.24	97.52			158.76	Estudio Definitivo (actualización) programado 2012-2013			17.01	39.69		56.70
	- Dv. Iscozacín - Puerto Bermúdez	Pasco	54.2 Km.	151.76	Mejoram. Pav.	CA	2014	2015			58.51	93.25			151.76	Estudio Definitivo (actualización) programado 2012-2013			16.25	37.93		54.18
2941	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chanchamayo - Villarica, tramo Pte Reither - Puente Paucartambo - Villa Rica	Junín, Pasco	39.4 Km.	138.39	Mejoram. Pav.	CA	01-abr-11	oct-12	58.83	68.84					68.84	Obra en ejecución	17.72					17.72
4808	Mejoramiento de la carretera Satipo - Mazamari - Dv. Pangoa - Pto Ocopa	Junín	65.7 Km.	254.00	Mejoram. Pav.	CA	2012	2014		94.61	101.60	57.79			254.00	Estudio Definitivo en elaboración	6.57	26.28	32.85			65.70
69524	Construcción del Túnel Yanango (Carretera Tarma - La Merced)	Junín	1.3 Km.	35.23	Construcción	CA	2012	2013		13.51	21.72				35.23	Estudio Definitivo en elaboración	0.50	0.80				1.30
-	Rehabilitación de la carretera Dv. Las Vegas - Tarma	Junín	34.6 Km.	76.38	Rehab. Pavim.	CA	2012	2013		38.94	37.44				76.38	Perfil + Estudio Definitivo en elaboración	19.03	15.57				34.60
8669	Mejoramiento y rehabilitación de la carretera Mazamari - Pangoa - Cubantía	Junín	36.3 Km.	81.31	Mejoram. Pav.	CA	2015	2016			24.39	56.92			81.31	Estudio de Factibilidad en elaboración				10.89	25.41	36.30
CORREDOR LOGÍSTICO 18: CHIMBOTE - HUACRACHUCO - TOCACHE																						0.00
3293	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Santa - Huallanca, tramo Chuquicara - Huallanca	Ancash	67.5 Km.	189.00	Mejoram. Pav.	TSB	2013	2015			72.90	97.20	18.90		189.00	Estudio Definitivo programado 2012-2013			20.25	27	20.25	67.50
4588	Construcción y mejoramiento de la carretera Chimbote - Tocache, Sector Pte. El Chorro (Pte. Huarochiri) - Sihuas-Huacrochuco-Uchiza-Empalme PE-5N (Tocache)																					

CUADRO N° 01
PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS - RED VIAL NACIONAL 2012-2016

COD SNIP	NOMBRE DEL PROYECTO	Ubicación	Long.	Costo Total (Mill. S./.)	Nivel de Interv.	Sup. Rod.	FECHA ESTIMADAS OBRAS		Pptp. 2011 (Mill. S./.)	PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S./.) (1)						Estado Actual	METAS FISICAS ANUALES (KM.)					
							Inicio	Fin		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
	- Tramo Pte. El Chorro (Pte. Huarochiri) - Silhuas	Ancash	120.0 Km.	300.00	Mejoram. Pav.		2015	2017					90.00	150.00	240.00	Estudio de Factibilidad en elaboración				36	60	96.00
3543	Mejoramiento de la carretera Chuquicara - Puente Quiroz - Taucá - Cabana - Huandoval - Pallasca, Tramo Taucá (Km. 145) -Pallasca (Km. 201+200)	Ancash	56.2 Km.	125.89	Mejoram. Pav.	TSB	2013	2015		37.77	50.36	37.77			125.89	Estudio Definitivo programado 2012 - 2013		16.86	22.48	16.86		56.20
101490	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huallanca - Caraz (Variante Huaylas)	Ancash	37.0 Km.	25.65	Rehab. Pavim.	Imp. Ref.	2016	2017						20.52	20.52	Estudio de Factibilidad en elaboración					22.2	22.20
108598	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Chagual - Tayabamba - Puente Huacrachuco	La Libertad	228.0 Km.	136.80	Rehab. Afirm.		2015	2018					54.72	75.24	129.96	Estudio de Factibilidad + Definitivo en elaboración				91.20	91.20	182.40
CORREDOR LOGÍSTICO 19: SALAVERRY - TRUJILLO - SHOREY - HUAMACHUCO																						0.00
3291	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Trujillo - Shiran - Huamachuco, tramo Dv. Otuzco - Dv. Callacuyán	La Libertad	68.3 Km.	183.98	Mejoram. Pav.	TSB	04-nov-10	oct-12	45.89	103.15					103.15	Obra en ejecución	29.04					29.04
15956	Mejoramiento y construcción de la carretera Ruta 10 Tramo Huamachuco - Puente Pallar - Juanjui, tramo Huamachuco - Sacsacocha - Puente Pallar	La Libertad	29.0 Km.	70.81	Mejoram. Pav.	CA	2013	2014		45.60	25.21				70.81	Estudio Definitivo en elaboración		8.40	20.60			29.00
93142	Carretera Calemar-Abra El Naranjillo (Inc. Puente Calemar)	La Libertad	60.3 Km.	48.24	CT Trocha Afirm.		2014	2015				24.12	24.12		48.24	Estudio de Factibilidad + Definitivo en elaboración			30.15	30.15		60.30
52842	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Santiago de Chuco - Shorey (CONCURSO OFERTA)	La Libertad	41.50 Km.	49.74	Mejoram. Pav.	Emul. Asf.	12-feb-11	feb-12	19.36	3.02					3.02	Obra en ejecución	8.05					8.05
11432	Mejoramiento de la carretera San Marcos - Cajabamba - Huamachuco																					0.00
	- Tramo San Marcos- Cajabamba (TSB)	Cajamarca	58.0 Km.	162.40	Mejoram. Pav.	CA	2013	2015		54.00	72.00	36.40			162.40	Estudio Definitivo en elaboración		11.6	17.40	29.00		58.00
	- Tramo Cajabamba-Emp. PE-10B (Dv. Huamachuco)-Sausacocha	La Libertad, Cajamarca	39.0 Km.	109.06	Mejoram. Pav.	TSB	2014	2015			72.00	37.06			109.06	Estudio Definitivo en elaboración			15.60	23.40		39.00
86897	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Pallasca - Mollepata - Mollebamba - Santiago de Chuco empalme Ruta N° 10, tramo Santiago de Chuco - Mollepata	La Libertad, Ancash	82.2 Km.	295.92	Mejoram. Pav.	TSB	2014	2016			88.78	147.96	59.18		295.92	Estudio de Factibilidad en elaboración			8.22	24.66	49.32	82.20
CORREDOR LOGÍSTICO 20: DV. QUILCA - MATARANI - ILO - TACNA																						0.00
3272	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Camaná - Dv.Quilca - Matarani i -Ilo - Tacna																					0.00
	- Tramo Dv. Quilca-Matarani	Arequipa	94.5 Km.	461.37	Mejoram. Pav.	CA	2013	2015		78.60	79.30	303.47			461.37	Estudio Definitivo en elaboración	37.80	27.63	29.07			94.50
	- Tramo Matarani - El Arenal-Punta de Bombón (recapeco)	Arequipa	51.3 Km.	205.20	Mejoram. Pav.	CA	2014	2016				82.08	82.08	41.04	205.20	Estudio Definitivo en elaboración			5.13	20.52	25.65	51.30
	- Tramo Punta Bombón - Fundición - Ilo	Arequipa - Moquegua	#####	190.41	Rehab. Pavim.	CA	08-abr-10	feb-12	98.52	11.57					11.57	Obra concluida en febrero 2012	19.70					19.70
EJE ESTRUCTURANTE 1: CARRETERA PANAMERICANA NORTE HASTA PIURA																						0.00
13,969	Construcción de la Vía de Evitamiento a la ciudad de Chimbote	Ancash	34.7 Km.	110.69	Const. Pavim.	CA	2012	2014		35.40	70.83	4.46			110.69	Estudio Definitivo en elaboración	3.59	14.36	16.75			34.70
38965	Rehabilitación y mejoramiento carretera Oyotún - Las Delicias y rubicación del puente Las Delicias	Lambayeque	4.0 Km.	7.94	Rehab. Afirm.		2012	2013		2.38	5.56				7.94	Estudio Definitivo en elaboración	1.2	2.8				4.00
10699	Culminación de la construcción Autopista Pimentel-Chiclayo Km. 6+950 - Km.10+100	Lambayeque	3.2 Km.	16.00	Segunda calzada	CA	2012	2013		14.70	1.30				16.00	Estudio Definitivo en elaboración	2.52	0.63				3.15
EJE ESTRUCTURANTE 2: CARRETERA PANAMERICANA SUR HASTA AREQUIPA																						0.00
63404	Mejoramiento de la carretera Mala - Calango - La Capilla	Lima	29.0 Km.	68.91	Mejoram. Pav.	CA	2013	2014		20.88	27.84	20.19			68.91	Estudio Definitivo aprobado		20.50	8.50			29.00

CUADRO N° 01
PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS - RED VIAL NACIONAL 2012-2016

COD SNIP	NOMBRE DEL PROYECTO	Ubicación	Long.	Costo Total (Mill. S./.)	Nivel de Interv.	Sup. Rod.	FECHA ESTIMADAS OBRAS		Pptp. 2011 (Mill. S./.)	PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S./.) (1)						Estado Actual	METAS FISICAS ANUALES (KM.)					
							Inicio	Fin		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
57858	Rehabilitación y mejoramiento de la carretera Cañete - Lunahuana	Lima	37.4 Km.	83.78	Rehab. Pavim.	CA	2013	2014			30.54	53.24			83.78	Estudio Definitivo en elaboración		14.96	22.44			37.40
98949	Mejoramiento y ampliación de la Av. Javier Prado, Tramo Estadio Monumental - Av. Metropolitana y construcción del paso a desnivel en la intersección vial de la Av. Javier Prado - Av. Nicolás Ayllón.	Lima	4.36 Km.	33.61	Urbana	CA	oct-11	jun-12	16.27	12.77					12.77	Obra en ejecución	3.05					3.05
SUB TOTAL CARRETERAS									1,193.96	1,987.22	2,374.12	2,588.07	2,226.42	2,312.13	11,487.96		661.03	754.78	899.42	904.78	948.72	4,168.73

RESUMEN METAS FINANCIERAS CARRETERAS (Mill. S./.)						
	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016
Mejoramiento - Pavimento Nuevo	1,726.71	2,002.22	2,211.75	1,904.34	1,889.88	9,734.89
Rehabilitación pavimento	170.86	238.80	289.59	182.85	142.32	1,024.41
Construcción Autopistas	14.70	13.54	38.92	47.60	71.39	186.15
Construcción vías Evitamiento	40.27	74.72	13.05	12.80	70.96	211.80
Rehabilitación afirmado	8.41	23.12	34.75	78.84	137.58	282.70
Construcción túnel	13.51	21.72	0.00	0.00	0.00	35.23
Vía urbana	12.77	0.00	0.00	0.00	0.00	12.77
TOTAL CARRETERAS	1,987.22	2,374.12	2,588.07	2,226.42	2,312.13	11487.96

RESUMEN METAS FÍSICAS CARRETERAS (Km.)					
2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016
576.28	516.99	658.05	681.18	681.06	3,113.56
63.53	97.98	84.49	28.60	46.20	442.56
2.52	4.71	6.12	19.40	29.10	61.85
6.15	15.00	17.70	8.59	4.50	51.94
9.00	119.30	102.62	121.35	142.20	494.47
0.50	0.80	0.00	0.00	0.00	1.30
3.05	0.00	0.00	0.00	0.00	3.05
661.03	754.78	868.98	859.12	903.06	4,168.73

Otras inversiones PVN	2,502.00	1,094.95	1,351.40	1,322.58	1,410.00	7,680.94
-----------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

TOTAL INVERSIONES PVN	4,489.22	3,469.08	3,939.47	3,549.00	3,722.13	19,168.90
------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	------------------

CUADRO N° 02
PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS MEDIANTE CONVENIO Y RUTAS RECATEGORIZADAS 2012-2016

Nombre del Proyecto	Ubicación	Long.	Costo Total (Mill. S/.)	Nivel de Interv.	Superf. Rodad.	FECHA ESTIMADAS OBRAS		Ptp. 2011 (Mill. S/.)	PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S/.) (1)						METAS FISICAS ANUALES (KM.)					
						INICIO	FIN		2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL 2012-2016	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Carretera Andahuaylas - Pampachiri - Negromayo, tramo Andahuaylas - Huancabamba	Apurímac	20.0 Km	72.00	Mejoram. Pav.	TSB	2014	2014				72.00			72.00			20.00			20.00
Carretera Checca - Mazocruz	Puno	73.0 Km	262.80	Mejoram. Pav.	TSB	2015	2016					131.40	131.40	262.80				36.50	36.50	73.00
Carretera JD Choquehuanca - Asillo	Puno	34.3 Km	123.48	Mejoram. Pav.	TSB	2014	2015				61.74	61.74		123.48			17.15	17.50		34.65
Circuito Turístico del Valle del Colca	Arequipa	358.5 Km	896.20	Mejoram. Pav.	CA-TSD	2016	2018						179.24	179.24					71.70	71.70
														0.00						0.00
SUB TOTAL CARRETERAS								0.00	0.00	0.00	133.74	193.14	310.64	637.52	0.00	0.00	37.15	54.00	108.20	199.35

CUADRO N° 03
PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL Y VECINAL 2012-2016

NOMBRE DEL PROYECTO	Ubicación	Meta Km. /m.	Inversión estimada total (Mill. S/.) (1)	FECHA ESTIMADAS		PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S/.) (1)					
				INICIO	FIN	2012	2013	2014	2015	2016	Total 2012-2016
Caminos Departamentales						106.91	103.90	203.12	301.93	377.25	1093.10
- Rehabilitación de caminos departamentales (afirmado)	Multidepartamental	640.0 Km.	179.20	2007	2016	82.15	22.40	44.80	39.20	72.80	261.35
- Rehabilitación y mejoramiento de caminos departamentales (Pav. Económicos)	Multidepartamental	1,200.0 Km.	504.00	2013	2016		31.50	92.40	172.20	207.90	504.00
- Mantenimiento periódico de caminos departamentales	Multidepartamental			2007	2016	4.25	4.90	9.80	24.50	39.20	82.65
- Mantenimiento rutinario de caminos departamentales	Multidepartamental					7.53					
- Construcción de puentes	Multidepartamental			2013	2016		7.48	6.44	6.16	8.40	28.48
- Rehabilitación de puentes	Multidepartamental	800 m.	11.20	2013	2016		0.70	2.94	3.50	4.06	11.20
Gestión del Programa de Caminos Departamentales y otros (estudios y fortalecimiento institucional)	Multidepartamental			2007	2016	12.98	36.92	46.74	56.37	44.89	197.90
Caminos Rurales						58.39	67.99	188.92	428.01	558.62	1301.92
Recuperación de la transitabilidad de vías											
- Rehabilitación de caminos vecinales	Multidepartamental	7,900.0 Km.	395.00	2007	2016	0.73	22.19	67.86	245.90	350.86	687.53
- Mejoramiento de caminos de herradura	Multidepartamental	3,200 Km.	11.70	2007	2016	2.54	3.12	1.38	5.69	6.72	19.45
- Rehabilitación de puentes	Multidepartamental			2007	2016		0.44	0.44	0.88	1.47	3.24
Construcción de infraestructura vial											
- Construcción de caminos vecinales	Multidepartamental	380 Km.	38.00	2013	2016			23.50	35.38	32.43	91.31

CUADRO N° 03
PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL Y VECINAL 2012-2016

NOMBRE DEL PROYECTO	Ubicación	Meta Km. /m.	Inversión estimada total (Mill. S/.) (1)	FECHA ESTIMADAS		PRESUPUESTO ANUAL (Mill. S/.) (1)					
				INICIO	FIN	2012	2013	2014	2015	2016	Total 2012-2016
- Construcción de puentes y puentes peatonales	Multidepartamental	1,500m.	30.00	2013	2016		0.59	8.23	18.28	24.77	51.86
- Construcción de embarcaderos				2015	2016				0.44	0.44	0.88
<u>Integración de los mercados locales a través de corredores económicos</u>											
- Rehabilitación y mejoramiento de vías de Corredores (Pav. Económicos)	Multidepartamental	800.0 Km.	56.00	2014	2016			6.17	26.83	37.15	70.15
<u>Mantenimiento de Infraestructura Vial</u>											
- Mantenimiento periódico de caminos rurales	Multidepartamental			2007	2016	41.30	14.20	25.85	28.30	33.02	142.68
- Estudios							12.01	31.68	39.34	39.77	122.80
- Gestión del Programa de Transporte Rural Descentralizado - Otros	Multidepartamental			2007	2016	13.82	15.42	23.81	26.97	31.99	112.01
<u>Caminos Departamentales y Rurales – Recursos Ordinarios</u>						98.96	140.00	140.00	140.00	140.00	658.96
<u>Caminos Vecinales</u>											
- Estudios de caminos vecinales	Multidepartamental			2007	2016	0.08	4.16	4.16	4.16	4.16	16.72
- Obras de construcción de caminos vecinales	Multidepartamental			2013	2016	6.19	10.64	10.64	10.64	10.64	48.76
- Obras de rehabilitación de caminos vecinales	Multidepartamental			2007	2016	18.03	56.18	56.18	56.18	56.18	242.73
- Mantenimiento periódico de caminos vecinales	Multidepartamental			2007	2016		0.08	0.08	0.08	0.08	0.33
- Obras de mejoramiento de caminos de herradura	Multidepartamental			2007	2016	1.35	0.31	0.31	0.31	0.31	2.57
- Construcción de puentes en caminos vecinales	Multidepartamental			2007	2016	0.49	6.88	6.88	6.88	6.88	28.03
<u>Caminos Departamentales</u>											
- Estudios de caminos departamentales	Multidepartamental			2007	2016	0.28	2.98	2.98	2.98	2.98	12.18
- Obras de rehabilitación de caminos departamentales	Multidepartamental			2007	2016	30.61	12.44	12.44	12.44	12.44	80.38
- Obras de mejoramiento de caminos departamentales	Multidepartamental			2007	2016		3.65	3.65	3.65	3.65	14.59
- Construcción de puentes en caminos departamentales	Multidepartamental			2007	2016	5.81	2.68	2.68	2.68	2.68	16.53
<u>Gestión Administrativa de Recursos Ordinarios</u>	Multidepartamental			2007	2016	36.13	40.00	40.00	40.00	40.00	196.13
TOTAL						264.25	311.88	532.04	869.94	1,075.87	3,053.98

CUADRO N° 04 - a
PLAN DE INVERSIONES EN CONCESIONES VIALES 2012-2016

PROYECTO	METAS FINANCIERAS												
	INVERSION TOTAL (US\$ Mill.)	INVERSION ACUMULADA (Dic. 2011) (US\$ Mill.)	SALDO POR EJECUTAR (US\$ Mill.)	INVERSIÓN 2012 - 2016 (US\$ Mill.)	INVERSIÓN 2012 - 2016 (S/. Mill.)	2012	2013	2014	2015	2016	Mejorm. Pav. (S/. Mill.)	Rehab. Pav. (S/. Mill.)	Segunda Calzada (S/. Mill.)
TOTAL					3,283.96	254.23	367.68	806.92	1,214.30	640.82	99.51	1,465.87	1,718.58
IIRSA Norte Paita - Yurimaguas													
- Acceso al T.P. de Yurimaguas	20.00	0.00	20.00	20.00	56.00	56.00					56.00		
Red Vial N° 4 Pativilca - Trujillo	286.17	9.73	276.44	276.44	774.02	80.10	160.30	320.50	213.12				774.02
Tramo vial Óvalo Chancay - Huaral - Acos	41.92	30.75	11.17	11.17	31.28	21.89	9.38				31.28		
Mocupe - Cayalti - Oyotún	23.68	19.31	4.37	4.37	12.24	12.24					12.24		
Autopista del Sol, Trujillo - Sullana	299.96	4.74	295.22	295.22	826.62	84.00	168.00	336.00	238.62				826.62
- Tramo 2: Ricardo Palma - La Oroya - Dv. Cerro de Pasco / La Oroya - Huancayo	100.00		100.00	19.29	54.00		30.00	24.00				54.00	
Autopista del Sol, Tramo Sullana - Frontera con Ecuador	90.30	0.00	90.30	90.30	252.84			126.42	126.42			244.66	8.18
Carretera Panamericana Sur: Tramo Dv. Quilca - Repartición; Dv. Matarani - Dv. Moquegua; Dv. Ilo - Tacna - La Concordia	60.00		60.00	30.00	84.00				42.00	42.00		72.24	11.76
IIRSA Centro Tramo 3: Dv. Cerro de Pasco - Huánuco -Tingo María - Dv. Tocache	126.88	0.00	126.88	126.88	355.26				177.63	177.63		355.26	
Ciudad de Dios - Cajamarca	264.18	0.00	264.18	264.18	739.70				369.85	369.85		739.70	
Red Vial N° 5 Ancón - Huacho - Pativilca	75.05	33.39	41.66	35.00	98.00				46.66	51.34			98.00
TOTAL					3,283.96	254.23	367.68	806.92	1,214.30	640.82	99.51	1,465.87	1,718.58

CUADRO N° 04 - b
PLAN DE INVERSIONES EN CONCESIONES VIALES 2012-2016

PROYECTO	METAS FÍSICAS												
	Long. Contrato (Km.)	Long. Comprom. (Km.)	Meta acum. a Dic. 2011 (Km.)	Saldo por ejecutar (Km.)	Meta período 2012-2016 (Km.)	2012	2013	2014	2015	2016	Mejorm. Pav. (Km.)	Rehab. Pav. P. Punto (Km.)	Segunda Calzada (Km.)
TOTAL	2,918.79	2,598.58	269.23	2,329.35	1,738.72	99.79	164.38	644.48	572.34	257.74	25.30	1,060.17	653.25
IIRSA Norte Paita - Yurimaguas													
- Acceso al T.P. de Yurimaguas	10.00	10.00	0.00	10.00	10.00	10.00					10.00		
Red Vial N° 4 Pativilca - Trujillo	356.21	356.21	20.00	336.21	235.35	33.61	67.26	134.48					235.35
Tramo vial Óvalo Chancay - Huaral - Accos	76.50	76.5	61.2	15.30	15.30	10.18	5.12				15.30		
Mocupe - Cayalti - Oyotún	46.80	46.80	46.80	0.00	0.00								
Autopista del Sol, Trujillo - Sullana	475.00	475	15	460.00	322.00	46.00	92.00	184.00					322.00
- Tramo 2: Ricardo Palma - La Oroya - Dv. Cerro de Pasco / La Oroya - Huancayo	377.00	377.00	0	377.00	377.00			188.50	188.50			377.00	
Autopista del Sol, Tramo Sullana - Frontera con Ecuador	275.00	275.00	0	275.00	275.00			137.50	137.50			266.10	8.9
Carretera Panamericana Sur: Tramo Dv. Quilca - Repartición; Dv. Matarani - Dv. Moquegua; Dv. Ilo - Tacna - La Concordia	430.00	430.00	0	430.00	215.00				107.50	107.50		185.00	30.00
IIRSA Centro Tramo 3: Dv. Cerro de Pasco - Huánuco -Tingo María - Dv. Tocache	250.50	55.95	0	55.95	55.96				27.98	27.98		55.95	
Ciudad de Dios - Cajamarca	176.12	176.12	0	176.12	176.12				88.06	88.06		176.12	
Red Vial N° 5 Ancón - Huacho - Pativilca (2da Etapa)	182.66	57.00		57.00	57.00				22.80	34.20			57.00

CUADRO N° 05
NUEVAS CONCESIONES VIALES ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA (*)

N°	DESCRIPCIÓN	LONGITUD KM	INVERSIÓN		
			PÚBLICA USD MILLONES	PRIVADA USD MILLONES	TOTAL USD MILLONES
01	Concesión de la Carretera Panamericana Sur: Tramo Ica – Nazca; Dv. Marcona – Yauca - Ático – Camaná – Dv. Quilca	505.92	0.00	583.92	583.92
02	Carretera IIRSA Centro, Tramo 3: Dv. Cerro de Pasco - Huánuco – Tingo María – Dv. Tocache	250.50	0.00	126.88	126.88
03	Carretera IIRSA Centro Tramo 4: Dv. Tocache – Aguaytía – Neshuya - Pucallpa	240.65	0.00	34.50	34.50
04	Carretera Longitudinal de la Sierra Norte, Tramo 1: Dv. Huallanca – Huallanca - Conococha	267.14	0.00	154.70	154.70
05	Carretera Longitudinal de la Sierra Norte, Tramo 2: Pativilca – Conococha - Catac – Huaraz – Estación Chuquicara	376.70	0.00	162.07	162.07
06	Carretera Longitudinal de la Sierra Norte, Tramo 3: Santa – Estación Chuquicara - Taucá – Santiago de Chuco – Shorey	351.10	8.05	105.95	114.00
07	Carretera Longitudinal de la Sierra Norte, Tramo 4: Trujillo – Shorey - San Marcos – Cajamarca	358.76	81.61	126.77	208.38
08	Carretera Longitudinal de la Sierra Norte, Tramo 5: Ciudad de Dios – Cajamarca – Cutervo – Chiple	390.13	88.04	257.26	345.30
09	Carretera Longitudinal de la Sierra Norte, Tramo 6: El Tambo – Huancabamba – Puesto Vado Grande (Frontera con Ecuador)	272.80	112.16	209.73	321.89
10	Carretera Longitudinal de la Sierra Sur, Tramo 1: Puente Stuart – Huancayo – Izcuchaca – Mayocc – Ayacucho	305.50	0.00	133.51	133.51
11	Carretera Longitudinal de la Sierra Sur, Tramo 2: Ayacucho – Andahuaylas – Puente Sahuinto	380.20	390.72	0.00	390.72
12	Carretera Longitudinal de la Sierra Sur, Tramo 3: Urcos – Calapuja; Puno - Desaguadero	412.80	0.00	41.88	41.88
13	Carretera Longitudinal de la Selva Norte, Tramo 1: Puente Reiter – Villa Rica – Dv. Puerto Bermúdez - Von Humboldt	319.00	0.00	296.39	296.39
14	Carretera Longitudinal de la Selva Norte, Tramo 2: Puente Pumahuasi – Tocache – Juanjuí – Picota - Tarapoto	462.10	105.14	162.49	267.63
15	Carretera Longitudinal de la Selva Norte, Tramo 3: Chamaya – Jaén – San Ignacio – Frontera con Ecuador	176.10	80.41	86.33	166.74
16	Carretera Longitudinal de la Selva Sur, Tramo 1: Dv. Las Vegas – Puente Reiter – Satipo – Mazamari – Puerto Ocopa	296.80	0.00	163.75	163.75
17	Carretera Huaura - Sayán - Churín - Oyón - Ambo; Río Seco - El Ahorcado - Dv. Sayán	325.22	26.51	214.13	240.64
TOTAL		5,691.42	866.13	2,860.26	3,752.90

(*) El detalle de los proyectos de las concesiones se presentan en el Cuadro N° 01

CUADRO N° 06
PLAN DE INVERSIONES EN AEROPUERTOS 2012-2016

PROYECTO	PLAZO (AÑOS)	INVERSION TOTAL (US\$ Mill.)	INVERSION ACUMULADA (Dic. 2011) (US\$ Mill.)	FECHA INICIO OBRAS	FINANCIA MIENTO	SALDO POR EJECUTAR (US\$ Mill.)	INVERSIÓN 2012 - 2016 (US\$ Mill.)	INVERSIÓN 2012 - 2016 (S/. Mill.)	2012	2013	2014	2015	2016
AEROPUERTOS		1,163.03	322.16			840.86	336.13	941.15	26.80	226.40	92.90	397.00	198.04
Aeropuerto Jorge Chávez	30	1,061.70	274.51	2001	Privado	787.19	236.16	661.24			66.20	397.00	198.04
Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (1)	25	53.54	47.65	2007	APP	5.89	52.18	146.10		146.10			
Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (2)	25	47.79	0.00	2011	APP	47.79	47.79	133.81	26.80	80.30	26.70		

(1) Aeropuertos de Tumbes, Piura, Talara, Chiclayo, Trujillo, Anta (Ancash), Cajamarca, Chachapoyas, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa y San Martín (Ica). Pendiente obras de mejoramiento de pista.

(2) Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Andahuaylas, Tacna, Juliaca y Puerto Maldonado. Pendiente obras de rápido impacto y mejoramiento de pista

CUADRO N° 07
PLAN DE INVERSIONES EN PUERTOS 2012-2016

PROYECTO	PLAZO (AÑOS)	INVERSION TOTAL (US\$ Mill.)	INVERSION ACUMULADA (Dic. 2011) (US\$ Mill.)	FECHA INICIO OBRAS	FINANCIAMIENTO	SALDO POR EJECUTAR (US\$ Mill.)	INVERSIÓN 2012 - 2016 (US\$ Mill.)	INVERSIÓN 2012 - 2016 (S/. Mill.)	2012	2013	2014	2015	2016
PUERTOS		2,014.45	385.52			1,652.01	1,514.47	4,187.19	560.10	1,632.41	798.80	635.89	559.99
Terminal Portuario de Matarani (1)	30	6.04	29.11	2000	Privado								
Terminal de Contenedores Muelle Sur Callao	30	706.87	355.66	2008	Privado	351.22	351.22	983.40				491.70	491.70
Terminal Portuario de Paita	30	227.00	0.75	2011	Privado	226.25	132.71	371.59	114.70	256.90			
Terminal de Minerales T.P. Callao	20	120.33	0.00	2011	Privado	120.33	120.33	336.92	235.80	101.12			
Terminal Norte Multipropósito T.P. Callao	30	748.71	0.00	2012	Privado (*)	748.71	748.71	2096.39	209.60	1257.99	628.80		
Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	30	43.73	0.00	2012	APP	43.73	43.73	122.44		12.20	73.40	36.84	
Terminal Portuario de Pucallpa	15	16.00		2016	APP	16.00	16.00	22.40					22.40
Terminal Portuario General San Martín	30	110.00		2014	Privado	110.00	66.00	184.80			92.40	92.40	
Terminal Portuario de Iquitos	30	22.10		2016	APP	22.10	22.10	30.94					30.94
Construcción de un Terminal Portuario en Saramirza		3.00		2013	Público	3.00	3.00	8.40		4.20	4.20		
Construcción del Terminal Portuario de Nuevo Pebas (Pijuyal)		10.67		2015	Público	10.67	10.67	29.90				14.95	14.95
HIDROVIAS		54.70	0.00			54.70	27.35	76.58	0.00	0.00	0.00	38.29	38.29
Hidrovía del Huallaga, Tramo Yurimaguas - Iquitos	Por definir	54.7		2015	APP	54.70	27.35	76.58				38.29	38.29

(*) Asociación en participación con ENAPU S.A.

(1) TISUR tiene previsto inversiones para mejorar y ampliar el Terminal

CUADRO N° 08
PLAN DE INVERSIONES EN FERROCARRILES 2012-2016

PROYECTO	INVERSION COMPROMETIDA (US\$ Mill.)	INVERSION ACUMULADA (Dic. 2011) (US\$ Mill.)	FECHA INICIO OBRAS	FINANCIAMIENTO	SALDO POR EJECUTAR (US\$ Mill.)	INVERSIÓN 2012 - 2016 (US\$ Mill.)	INVERSIÓN 2012 - 2016 (S/. Mill.)	2012	2013	2014	2015	2016
FERROCARRILES		229.69			4,424.53	3,039.68	5,691.08	1,331.09	235.58	1,120.00	1,120.00	1,502.20
Ferrocarril Sur Medio: Andahuaylas - San Juan de Marcona	1365.00		2016	Privado	1,365.00	273	764.40					382.2
Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao												
- Línea 1, Tramo 2: Av. Grau - San Juan de Lurigancho (11.9 Km.)	683.81	124.28	2011	Privado	559.53	1,566.68	1566.68	1331.09	235.58			
- Línea 2: Ate - Callao	2,500.00		2014	Privado	2,500.00	1,200.00	3360.00			1,120.00	1,120.00	1,120.00

CUADRO N° 09
PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES DEL FONDO DE INVERSIÓN EN TELECOMUNICACIONES – FITEL **

PROGRAMACION DE INVERSIONES DEL FONDO DE INVERSION TELECOMUNICACIONES									METAS OPERATIVAS Y FINANCIERAS					TIPO DE SERVICIO					POBLACION BENEFICIARIA		
Nº	COD. SNIP	DENOMINACION DE LOS PROYECTOS	Nº FITEL	PRESUPUESTO DEL PROYECTO (según contrato suscrito) EN SOLES 2/.	VIDA PROYECTO		Ejecutado al 31.12.2011 (acumulado) 3/.	Saldo a programar 2012-2016	META (Nº localidades)	Metas	PROGRAMACION MULTIANUAL					TIPO SERVICIO PROGRAMADO EN LOCALIDADES					
					INICIO	FIN					2012	2013	2014	2015	2016	TELEFONIA PUBLICA	TELEFONIA ABONADOS	INTERNET		MOVILE S	SISTEMAS HF
Proyectos en Ejecución (Instalación y/o Operación y Mantenimiento)				569,350,740			318,153,073	251,197,667	18,751		108,750,934	35,519,237	30,262,514	30,262,514	30,262,514	6,077	1,632	4,582	1,065	1,950	5,298,742
1	45313 - 45262 45312	Banda Ancha Rural (CENTRO - NORTE - NOR ORIENTE)	FITEL 6	27,933,937	jul-07	jul-12	17,297,941	10,635,996	2315	Nuevos soles Nº Localidades	1,266,760 2,315	2,342,309 2,315	2,342,309 2,315	2,342,309 2,315	2,342,309 2,315	1,483	535	2,041	0	0	671,583
2	PROG -003-2004	Telecomunicación Rural – Internet Rural 4/.	FITEL 7	34,119,898	ago-08	ago-13	17,979,944	16,139,954	1050	Nuevos soles Nº Localidades	* *	* *	* *	* *	* *	0	0	1,050	0	0	1,890,000
3	47585	Banda Ancha para Localidades Aisladas - BAS	FITEL 8	155,046,726	cnc-09	cnc-14	95,909,282	59,137,444	3877	Nuevos soles Nº Localidades	13,677,722 3,877	11,364,931 3,877	11,364,931 3,877	11,364,931 3,877	11,364,931 3,877	3,010	497	1,019	0	0	1,294,005
4	74410	Servicio de Banda Ancha Rural San “Gabán-Puerto Maldonado” y “Servicio de Banda Ancha Rural Juliaca – San Gabán	FITEL 9	24,922,232	ago-10	ago-15	11,147,690	13,774,542	370	Nuevos soles Nº Localidades	8,607,394 370	1,291,787 370	1,291,787 370	1,291,787 370	1,291,787 370	346	33	91	0	0	85,837
5	83322	Implementación de Servicios Integrados de Telecomunicaciones Buenos Aires – Canchaque, Región Piura	FITEL 10	44,663,100	dic-10	dic-15	19,763,700	24,899,400	683	Nuevos soles Nº Localidades	17,140,200 683	1,939,800 683	1,939,800 683	1,939,800 683	1,939,800 683	536	201	249	0	0	233,752
6	13285 6	Integración de las Áreas Rurales y lugares de preferente interés Social a la Red del Servicio Móvil – CENTRO NORTE	FITEL 11	47,699,847	feb-11	feb-16	28,774,610	18,925,237	574	Nuevos soles Nº Localidades	10,829,156 574	2,024,020 574	2,024,020 574	2,024,020 574	2,024,020 574	0	103	0	574	0	143,184
7	12840 5	Integración de las Áreas Rurales y lugares de preferente interés Social a la Red del Servicio Móvil – CENTRO SUR	FITEL 12	41,579,335	feb-11	feb-16	25,082,453	16,496,882	292	Nuevos soles Nº Localidades	9,439,634 292	1,764,312 292	1,764,312 292	1,764,312 292	1,764,312 292	0	88	0	292	0	83,850
8	13049 5	Integración de las Áreas Rurales y lugares de preferente interés Social a la Red del Servicio Móvil – SELVA	FITEL 13	40,841,831	feb-11	feb-16	24,681,712	16,160,119	199	Nuevos soles Nº Localidades	9,272,201 199	1,721,980 199	1,721,980 199	1,721,980 199	1,721,980 199	0	79	0	199	0	107,469
9	62966 - 91834	Proyectos Integrados: Banda Ancha para el desarrollo del Valle de los ríos Apurímac y Ene-VRAE y Banda Ancha para el desarrollo de las Comunidades de Camisea (CAMISEA - LURIN)	FITEL 14	40,551,448	mar-11	mar-16	15,931,339	24,620,109	776	Nuevos soles Nº Localidades	23,393,568 776	306,635 776	306,635 776	306,635 776	306,635 776	679	88	110	0	0	186,918
10	14815 1	Tecnologías de la Información para el desarrollo integral de las comunidades de la provincia de CANDARAVE	FITEL 15	9,911,660	set2011	set2016	2,947,547	6,964,113	24	Nuevos soles Nº Localidades	1,829,151 24	1,283,740 24	1,283,740 24	1,283,740 24	1,283,740 24	23	8	22	0	0	13,502
11	SIN COD.	7 PROYECTOS PILOTO QUE SE ENCUENTRAN EN PROCESO DE FORMULACION Y AUN NO CUENTAN CON FICHA SNIP 5/.	PILOTO S	31,115,000	mar-12	mar-17	0	31,115,000	71	Nuevos soles Nº Localidades	6,223,000 71	6,223,000 70	6,223,000 70	6,223,000 70	6,223,000 70	71	70	70	70	70	36,750
12	028-2006	CONGLOMERADO DE PROYECTOS CPACC AÑO 4	CPACC 6/.	59,639,589	2004	2012	58,636,855	1,002,734	1,400	Nuevos soles Nº Localidades	1,002,734 274	0 0	0 0	0 0	0 0	0	0	0	0	1,400	489,444
13	84289	IMPLEMENTACION DEL PROYECTO HF	CPACC 6/.	11,326,137	2011	2013	0	11,326,137	550	Nuevos soles Nº Localidades	6,069,414 110	5,256,723 440	0 0	0 0	0 0	0	0	0	0	550	62,448

1/. Información obtenida del Contrato de Financiamiento suscrito entre el operador adjudicado y el FITEL. Ver en la página web del FITEL - Nuevos Proyectos.

2/. Del monto suscrito en el Contrato, se procede a calcular el monto en nuevos soles, al tipo de cambio del periodo de inicio del proyecto.

3/. Comprende la ejecución acumulada del Proyecto, desde el inicio de actividades. Información proveída por Tesorería, como desembolsos ejecutados por Proyecto.

4/. El Proyecto Internet Rural ha mostrado problemas de cumplimiento por parte del Operador Adjudicado, suscribiéndose agendas y otros documentos que pudieran evitar la resolución del Contrato; no obstante se ha decidido resolver el Contrato estando por intervenir arbitros para la mejor solución del Proyecto.

5/. El área de Formulación de Proyectos del FITEL evalúa la ejecución de Pilotos de Telecomunicaciones, cuya duración es un año; luego dichos Pilotos son supervisados por el área de Supervisión del FITEL.

6/. El Programa de Apoyo a la Comunicación Comunal, a cargo de un Coordinador y un equipo de supervisores, ha venido ejecutando el programa de inversiones desde el año 2004, debiendo finalizar en el año 2012. Es un encargo del Viceministerio de Comunicaciones que el CPACC ejecute sus acciones en el marco del FITEL, no obstante el CPACC no figura en la propuesta organizacional del FITEL. Por evaluar la situación del CPACC en el MTC.

CUADRO N° 10
PROYECTOS DE INVERSION A FORMULAR EN TORNO A LA RED DORSAL DE ALTA CAPACIDAD
Periodo 2012 - 2019

N°	COD. SNIP	DENOMINACION DE LOS PROYECTOS	PRESUPUESTO DEL PROYECTO (subsídio calculado por el proyecto) EN US DÓLARES 2/.	PRESUPUESTO DEL PROYECTO (según cálculo aproximado proyecto) EN NUEVOS SOLES 3/.	METAS OPERATIVAS Y FINANCIERAS										
					META (Número de localidades) 4/.			PROGRAMACION MULTIANUAL						POBLACION BENEFICIARIA 5/.	
								2012	2013	2014	2015	2016	Total Estimado Ejecución 2012-2016		Por Ejecutar en el periodo 2017-2019
Proyectos en Formulación 1/.			1,245,040,998	3,485,278,394	7,640	LOCALIDADES		190,846,800	774,521,712	590,458,112	571,962,012	614,956,205	2,742,744,841	742,533,554	15,176,160
1	173399	Integración Amazónica Loreto – San Martín a la Red Terrestre de Telecomunicaciones.	\$36,013,000	S/. 100,000,000	334	Localidades	Nuevos soles N° Localidades	60,000,000	20,000,000 334	2,500,000	2,500,000	2,500,000	87,500,000	12,500,000	769,377
2	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social de la Zona Norte del País – Región Tumbes. En formulación.*	\$8,080,000	S/. 22,624,000	43	Localidades	Nuevos soles N° Localidades	13,574,400 -	4,524,800 43	565,600	565,600	565,600	19,796,000	2,828,000	190,461
3	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social de la Zona Norte del País – Región Lambayeque. En formulación*	\$26,080,000	S/. 73,024,000	289	Localidades	Nuevos soles N° Localidades	43,814,400 -	14,604,800 289	1,825,600	1,825,600	1,825,600	63,896,000	9,128,000	994,910
4	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social de la Zona Norte del País – Región Piura. En formulación*	\$42,840,000	S/. 119,952,000	598	Localidades	Nuevos soles N° Localidades	71,971,200	23,990,400	2,998,800 598	2,998,800	2,998,800	104,958,000	14,994,000	1,436,585
5	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Cusco. En formulación *	\$89,147,200	S/. 249,612,160	382	Localidades	Nuevos soles N° Localidades		149,767,296	49,922,432 382	6,240,304	6,240,304	212,170,336	37,441,824	749,809
6	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Cajamarca. En formulación *	\$88,000,000	S/. 246,400,000	950	Localidades	Nuevos soles N° Localidades		147,840,000	49,280,000 950	6,160,000	6,160,000	209,440,000	36,960,000	830,530
7	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Arequipa. En formulación *	\$104,496,000	S/. 292,588,800	209	Localidades	Nuevos soles N° Localidades		175,553,280	58,517,760 209	7,314,720	7,314,720	248,700,480	43,888,320	1,072,778
8	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Puno. En formulación *	\$104,645,200	S/. 293,006,560	449	Localidades	Nuevos soles N° Localidades		175,803,936	58,601,312 449	7,325,164	7,325,164	249,055,576	43,950,984	774,336
9	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social de la Zona Norte del País – Región Ayacucho. En formulación *	\$81,508,800	S/. 228,224,640	296	Localidades	Nuevos soles N° Localidades			136,934,784	45,644,928 296	5,705,616	188,285,328	39,939,312	406,063
10	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Huancavelica. En formulación *	\$45,320,000	S/. 126,896,000	275	Localidades	Nuevos soles N° Localidades			76,137,600	25,379,200 275	3,172,400	104,689,200	22,206,800	229,185
11	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Apurímac. En formulación *	\$48,626,800	S/. 136,155,040	225	Localidades	Nuevos soles N° Localidades			81,693,024	27,231,008 225	3,403,876	112,327,908	23,827,132	240,720
12	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Tacna. En formulación *	\$17,280,000	S/. 48,384,000	51	Localidades	Nuevos soles N° Localidades				29,030,400	9,676,800 51	38,707,200	9,676,800	270,830
13	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Moquegua. En formulación *	\$18,817,600	S/. 52,689,280	40	Localidades	Nuevos soles N° Localidades				31,613,568	10,537,856 40	42,151,424	10,537,856	137,391
14	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región San Martín. En formulación *	\$38,042,000	S/. 106,517,600	360	Localidades	Nuevos soles N° Localidades				63,910,560	21,303,520 360	85,214,080	21,303,520	570,928
15	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Amazonas. En formulación *	\$50,480,000	S/. 141,344,000	235	Localidades	Nuevos soles N° Localidades				84,806,400	28,268,800 235	113,075,200	28,268,800	220,759
16	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social de la Zona Norte del País – Región La Libertad. En formulación *	\$60,242,000	S/. 168,677,600	509	Localidades	Nuevos soles N° Localidades				101,206,560	33,735,520 509	134,942,080	33,735,520	1,374,826
17	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Lima - Provincias. En formulación *	\$64,160,000	S/. 179,648,000	364	Localidades	Nuevos soles N° Localidades				107,788,800	35,929,600 364	143,718,400	35,929,600	721,620
18	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Ancash. En formulación *	\$67,600,000	S/. 189,280,000	387	Localidades	Nuevos soles N° Localidades					113,568,000 387	113,568,000	75,712,000	750,483
19	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Ucayali. En formulación *	\$38,240,000	S/. 107,072,000	90	Localidades	Nuevos soles N° Localidades					64,243,200 90	64,243,200	42,828,800	355,382
20	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Madre de Dios. En formulación *	\$26,560,000	S/. 74,368,000	32	Localidades	Nuevos soles N° Localidades					44,620,800 32	44,620,800	29,747,200	90,356

CUADRO N° 10
PROYECTOS DE INVERSION A FORMULAR EN TORNO A LA RED DORSAL DE ALTA CAPACIDAD
Periodo 2012 - 2019

Nº	COD. SNIP	DENOMINACION DE LOS PROYECTOS	PRESUPUESTO DEL PROYECTO (subsidio calculado por el proyecto) EN US DÓLARES 2/.	PRESUPUESTO DEL PROYECTO (según cálculo aproximado proyecto) EN NUEVOS SOLES 3/.	METAS OPERATIVAS Y FINANCIERAS										
					META (Número de localidades) 4/.			PROGRAMACION MULTIANUAL						POBLACION BENEFICIARIA 5/.	
								2012	2013	2014	2015	2016	Total Estimado Ejecución 2012-2016		Por Ejecutar en el periodo 2017-2019
		Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Junín . En formulación			508	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades						508		987,447
22	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Ica . En formulación *	\$23,200,000	S/. 64,960,000	130	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades					38,976,000	38,976,000 130	25,984,000	657,722
23	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Loreto . En formulación *	\$31,258,398	S/. 87,523,514	272	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades					52,514,109	52,514,109 272	35,009,406	675,189
24	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Huanuco . En formulación *	\$36,280,000	S/. 101,584,000	367	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades		60,950,400	20,316,800 367	2,539,600	2,539,600	86,346,400	15,237,600	445,620
25	SCOD	Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País – Región Pasco . En formulación *	\$30,160,000	S/. 84,448,000	120	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades			50,668,800	16,889,600 120	2,111,200	69,669,600	14,778,400	198,982
26	164095	Proyecto Piloto: Banda Ancha para la integración de las Comunidades del Lago Titicaca en las localidades de Puno, Moho y Huancané. En formulación	\$295,000	S/. 826,000	31	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades	495,600 31				0	495,600	330,400	10,892
27	SCOD	Integracion de las TICS de las comunidades Shapras en e ldistrito de Morona - Loreto . En formulacion	\$295,000	S/. 826,000	12	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades	495,600 12				0	495,600	330,400	1,000
28	SCOD	Proyecto Piloto: Implementación de Telemedicina para la Provincia de Puerto Inca – Huánuco . En formulación.	\$295,000	S/. 826,000	10	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades		495,600 10			0	495,600	330,400	4,879
29	SCOD	Proyecto Piloto Manchay. En formulacion	\$295,000	S/. 826,000	12	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades	495,600 12				0	495,600	330,400	1,100
30	SCOD	Proyecto Piloto I – En formulación.	\$295,000	S/. 826,000	10	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades		495,600 10			0	495,600	330,400	1,000
31	SCOD	Proyecto Piloto II. En formulación.	\$295,000	S/. 826,000	10	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades		495,600 10			0	495,600	330,400	1,000
32	SCOD	Proyecto Piloto III. En formulación.	\$295,000	S/. 826,000	10	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades			495,600 10		0	495,600	330,400	1,000
33	SCOD	Proyecto Piloto IV. En formulación.	\$295,000	S/. 826,000	10	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades				495,600 10	0	495,600	330,400	1,000
34	SCOD	Proyecto Piloto V. En formulación.	\$295,000	S/. 826,000	10	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades				495,600 10	0	495,600	330,400	1,000
35	SCOD	Proyecto Piloto VI. En formulación.	\$295,000	S/. 826,000	10	Localidades	Nuevos soles Nº Localidades					495,600 10	495,600	330,400	1,000

Fuente: Información elaborada por el AREA DE FORMULACION DE PROYECTOS DEL FITEL, de acuerdo a las metas estratégicas del Viceministerio de Comunicaciones, marzo 2012.

Consolidado por: FITEL - planeamiento y presupuesto, marzo 2012

Notas Explicativas:

- Los proyectos en formulación se dividen en tres:
 - 1.- Los proyectos que ya tienen viabilidad y cuentan con código SNIP:
 - Proyecto: Integración Amazónica Loreto – San Martín a la Red Terrestre de Telecomunicaciones
 - Proyecto Piloto: Banda Ancha para la integración de las Comunidades del Lago Titicaca en las localidades de Puno, Moho y Huancané. Este proyecto en la actualidad está en reevaluación.
 - 2.- Los proyectos: Conectividad Integral en Banda Ancha para el Desarrollo Social del País *.
 - Son 24 proyectos los que se van a formular como parte integral de la red de banda ancha a nivel nacional, los cuales se dividirán de la siguiente manera:
 - Conectividad entre regiones del país, que será concursado por PROINVERSIÓN.
 - Conectividad dentro de las regiones, que será implementado por el FITEL.
 - Se debe remarcar que el presupuesto, número de localidades y el número de beneficiarios son datos aproximados que serán validados al momento que los proyectos obtengan la viabilidad de los mismos.
 - 3.- Proyectos Pilotos: son proyectos que tienen un presupuesto máximo de \$ 295,000 y el tiempo de implementación dura un año.
 - El presupuesto del proyecto corresponde al cálculo del subsidio efectuado por cada uno de los proyectos.
 - En el caso de los proyectos de Conectividad Integral de Banda Ancha Para el Desarrollo Social del País *. El cálculo del subsidio es una aproximación dado que dichos proyectos se encuentran en formulación. Estos proyectos incluyen el presupuesto del componente de conectividad entre y dentro de las regiones.
 - En el caso de los proyectos piloto se está incorporando el costo máximo de financiamiento.
 - 3/. Del monto aproximado calculado en los proyectos, se procede a calcular el monto en nuevos soles, al tipo de cambio del periodo de inicio del proyecto (para la proyección (T.C. : 2.8)
 - 4/. Las localidades comprendidas en cada proyecto son una aproximación, éstas serán validadas al momento de obtener la viabilidad de cada uno de los proyectos.
 - 5/. Los beneficiarios calculados en cada proyecto es una aproximación, estos serán validados al momento de obtener la viabilidad de cada uno de los proyectos.