

**MINISTERIO DE TRANSPORTES,
COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION**

Oficina General de Presupuesto y Planificación

**PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL
2002 – 2006**

OPP

LIMA, JULIO DEL 2001

INDICE

INTRODUCCION

1. Diagnóstico Sectorial-Institucional
 - 1.1 Caracterización General
 - 1.2 Identificación de la situación sectorial e institucional. Análisis de hechos y tendencias
 - 1.2.1 Al interior de la entidad
 - 1.2.2 Del ambiente externo en el cual se desenvuelve la entidad

2. Perspectivas a Mediano y Largo Plazo
 - 2.1 Visión
 - 2.2 Misión
 - 2.3 Lineamientos de política

3. Programación Multianual
 - 3.1 Objetivos estratégicos generales y específicos e indicadores
 - 3.2 Requerimientos de recursos para la implementación del Plan Estratégico Institucional
 - 3.3 Programa multianual de inversiones



INTRODUCCION

El presente Plan constituye un esfuerzo del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción en el afán de institucionalizar y consolidar el proceso de planeamiento estratégico en el sector. Contribuyendo también de este modo a la consolidación del proceso de planeamiento del sector público.

El Plan Estratégico Institucional (PEI) y el Programa Multianual de Inversión Pública (PMIP) constituyen los instrumentos básicos de la programación estratégica del MTC, los cuales sirven de marcos orientadores para la formulación de los planes operativos y presupuestos anuales institucionales, dando de este modo coherencia y racionalidad a la asignación de recursos desde la perspectiva sectorial y nacional.

La formulación del PEI se fundamenta en la Directiva para la elaboración de los Planes Estratégicos Sectoriales e Institucionales de carácter multianual, aprobada mediante Resolución Ministerial N° 084-2001-EF/10.

Aún cuando éste plan recoge la experiencia del elaborado el año 2000 para el período 2001-2005, el vacío generado en la década pasada por la desinstitucionalización del sistema de planeamiento en el Sector Público podría aún reflejarse en pequeñas deficiencias (por ejemplo derivadas de la falta de información), las cuales en el futuro deberán ser corregidas como parte de la dinámica de reformulaciones y mejoras en cantidad y calidad de la información como en el propio sistema de planes.



1. Diagnóstico Sectorial-Institucional

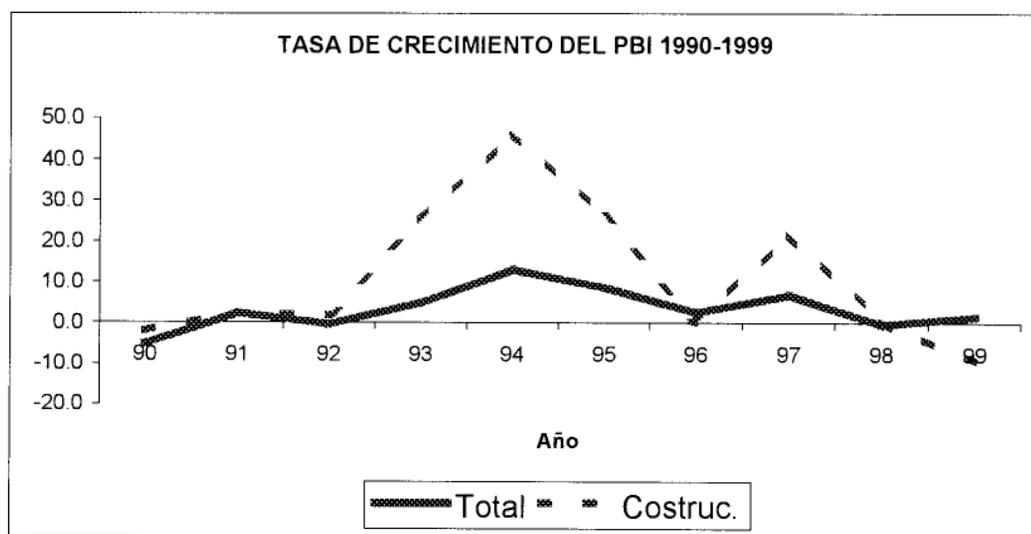
1.1 Caracterización General

Entorno Macroeconómico

Desde 1991 el proceso de estabilización de la economía fue reforzada con un conjunto de reformas estructurales y un programa de privatizaciones que se extendió en diferentes grados a lo largo de la década. Las reformas se dieron principalmente en los campos del comercio, laboral, financiero y sector público. En este contexto el Estado debería ser fundamentalmente proveedor de servicios básicos (educación, salud, seguridad e infraestructura), promotor de la actividad privada y regulador de los mercados.

La actividad económica, medida en términos del producto bruto interno (PBI), experimentó un crecimiento promedio de 4.1% entre 1990 y 1999, período en el que la construcción siguiendo similar tendencia lo hizo a un promedio de 7.6%. Una visión panorámica de la misma nos permite identificar tres fases, como nos muestra la gráfica N° 1. Una primera recesiva, de 1990 a 1992, en la que como consecuencia de las medidas de estabilización e inicio del proceso de reformas estructurales, el aparato productivo del país busca readecuarse a las nuevas condiciones generadas principalmente por la mayor exposición de la economía al exterior. La segunda fase, de crecimiento sostenido, se inicia en 1993 y se extiende hasta 1997. Finalmente, la tercera, que comprende los años 1998 y 1999, registra una caída de la actividad productiva, marcando un nuevo ciclo recesivo de la economía que aún continúa.

Gráfica N° 1



Fuente: BCR
Elaboración: OPP

En 1990 el 13% de la formación bruta del capital del sector público correspondía al sector Transportes y Comunicaciones (agricultura participaba con el 47%), en la



segunda fase esta participación se eleva en promedio a 30% (agricultura se reduce a 17%), mientras que en la tercera disminuye a 26%.

La participación del ente rector en las inversiones del sector marca la tendencia general observada. En la última década el Ministerio ha invertido US\$ 2,987 millones en proyectos de inversión. Como se puede ver en el Cuadro N° 1, la inversión en la fase de expansión de la actividad económica fue en promedio de US\$ 347.7 millones por año, período en la que la inversión creció a una tasa promedio de 30% anual.

Cuadro N° 1
Inversión Promedio del MTC
(Millones US \$)

Período	Monto
1990-2000	271.6
1990-1992	66.2
1993-1997	348.7
1998-2000	348.3

Fuente: MTC

Elaboración : OPP

En el período 1998-2000, si bien la inversión promedio en términos absolutos se mantiene similar a la del período anterior, se registra una tendencia decreciente de 16% en promedio.

La debilidad de planeamiento, atribuible a la institución y a la política general de gobierno al haberse anulado el proceso de planeamiento del sector público (se delegó al mercado el rol de asignar los recursos en la economía sobre las acciones intencionadas del planeamiento estratégico), generó que las decisiones de inversión no necesariamente hayan respondido a criterios del análisis económico (beneficio-costos) y a las prioridades nacionales. Los esfuerzos que se vienen haciendo por restituir el proceso de planeamiento en el sector y en el sector público en general, aún demandan mayor apoyo por parte del Gobierno.

Organización Institucional

Corresponde al Ministerio de Transportes Comunicaciones Vivienda y Construcción formular, evaluar y supervisar las políticas de alcance nacional en materia de construcción, conservación, mejoramiento y empleo de la infraestructura de vías de transporte y sus instalaciones, así como las de desarrollo y regulación de la circulación a través de las vías y medios de transportes nacional o internacional, de la comunicación postal y de telecomunicaciones; las políticas de alcance nacional en materia de normalización, investigación, desarrollo urbano y edificación, así como formular normas sobre protección del medio ambiente en el ámbito de su competencia.

La estructura orgánica del MTC es la siguiente:

A. Organos de la Alta Dirección

- Despacho Ministerial – Ministro
- Despacho Viceministerial – Viceministros



- Secretaría General
- Asesoría Técnica
- Secretario General

B. Organismo Consultivo

- Comisión Consultiva de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

C. Organismo de Concertación Sectorial y Coordinación Interinstitucional

- Consejo Nacional de Concertación Sectorial y Coordinación Interinstitucional del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

D. Organismo de Defensa Judicial

- Procuraduría Pública

E. Organismo de Control

- Oficina General de Auditoría Interna

F. Organismos de Asesoramiento

- Oficina General de Presupuesto y Planificación
- Oficina General de Asesoría Jurídica
- Oficina General de Defensa Nacional

G. Organismos de Apoyo

- Oficina General de Administración
- Oficina General de Personal
- Oficina General de Métodos y Sistemas

H. Organismos de Línea

Subsector Transportes

- Oficina de Planeamiento y Programación
- Unidad Especializada de Estudios de Impacto Ambiental
- Dirección General de Aeronáutica Civil
- Dirección General de Transporte Acuático
- Dirección General de Caminos
- Dirección General de Circulación Terrestre
- Dirección General de Ferrocarriles

Subsector Comunicaciones

- Unidad Especializada en Concesiones de Telecomunicaciones
- Dirección General de Telecomunicaciones
- Dirección General de Correos



Subsector Vivienda y Construcción

- Dirección General de Vivienda y Construcción
- Dirección General de Desarrollo Urbano
- Dirección General del Medio Ambiente

SUBSECTOR TRANSPORTES

La red de carreteras del país está constituida por 78,128¹ Km. El estado de la red vial indica que el 29% está en buenas condiciones, 35% regular y el 36% restante malo. De acuerdo al tipo de rodadura, el 13 % es asfaltada, 24% afirmada, 18% sin afirmar y el 45% tiene características de trocha. Sólo el 29%² de la red total de carreteras está sometida a algún tipo de conservación. Como parte de la política para mejorar y mantener las vías nacionales se ha iniciado un programa de concesiones, la primera vía a entregarse bajo esta modalidad es Ancón-Huacho-Pativilca (182.7 Km.).

Al año 2000, el parque automotor nacional estimado en 1,159,197³ vehículos puede considerarse relativamente obsoleto. El 23% de los vehículos del servicio de pasajeros interprovincial tiene una antigüedad mayor de 15 años. En 1997, el 42% del parque inscrito en el Departamento de Lima tenía una antigüedad superior a 15 años

Hay una marcada presencia de empresas informales de pasajeros y carga que no cuentan con una estructura empresarial ni infraestructura adecuada para la prestación de servicios confiables y eficientes.

Las deficiencias del sistema de seguridad vial se reflejan en el notable incremento del número de accidentes de tránsito, 76,665 casos en el año 2000⁴ frente a 48,235 en 1995. En los últimos cinco años fallecieron 12,601 personas por causa de accidentes, es decir un promedio de 3,143 muertes por año. Se tienen como causas principales (porcentajes del año 2000): exceso de velocidad (33%), imprudencia del conductor (27%), ebriedad del conductor (9%), imprudencia del peatón (7%), fallas mecánicas (3%) y mal estado de las pistas (2%).

Hace más de 10 años que no se hacen revisiones técnicas.

El sistema portuario nacional comprende 23 puertos: 19 marítimos, 3 fluviales y 1 lacustre. Del total, 1 ha sido privatizado y otros 4 serían concesionados⁵. Se espera que en el mediano plazo esta actividad sea asumida por el sector privado, continuando el Estado las actividades portuarias en la amazonía. El transporte de pasajeros y carga en la región amazónica se realiza básicamente por vía fluvial, sin embargo los puertos no cuentan con las facilidades de infraestructura portuaria y carecen de servicios básicos a las naves.

En la aviación civil el país mantiene la categoría I del estándar internacional. Como parte de la política sectorial para mejorar la infraestructura y servicios aeroportuarios, en Febrero del 2001 fue concesionado el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y

¹ A 1999. MTC, DG de Caminos.

² 22,441 Km. mantenidas en el año 2000. Programa Caminos Rurales y Evaluación del POI del MTC 2000. MTC, OPP..

³ MTC, OGMS.

⁴ MTC: EN CIFRAS 2001. MTC, OGMS.

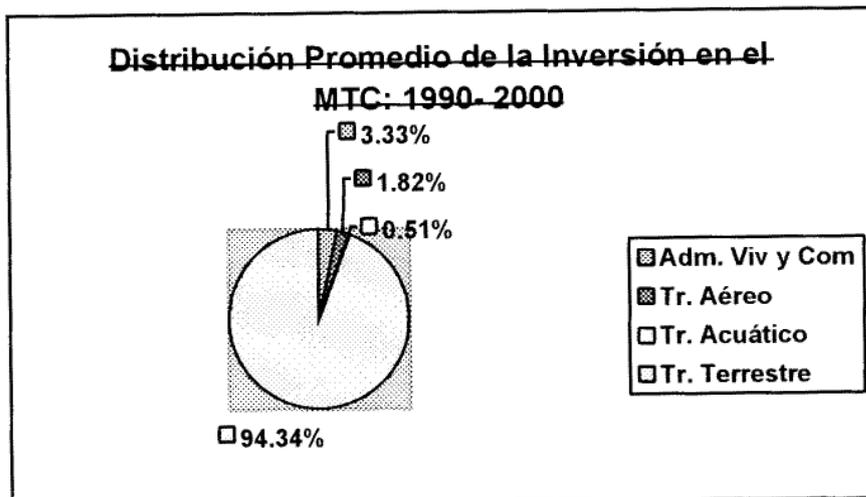
⁵ El proceso de concesiones ha sido suspendido por el Congreso (Ley N° 27396) hasta que se promulgue la Ley de Puertos.



está prevista la concesión de los aeropuertos del Cuzco (Chincheros), Arequipa, Trujillo e Iquitos. Preocupación institucional permanente es la seguridad en todos los aeropuertos y aeródromos del país.

El subsector de transportes es el que concentra la inversión del Ministerio, como se puede observar en el Gráfico N° 2, las inversiones acumuladas en infraestructura de transporte terrestre representan el 94% de la inversión total en la última década.

Gráfica N° 2



Fuente: OPP y PIA 2000
Elaboración: OPP

SUBSECTOR COMUNICACIONES

Las telecomunicaciones en el país muestran un notable crecimiento en los últimos años, básicamente impulsado por la inversión privada extranjera. Esta, de acuerdo a la CONITE, en el último decenio ha invertido US\$ 2,337 millones que representan el 25% del total invertido en el país. Tal nivel de inversión la convierte en la principal receptora de inversión extranjera; comparativamente, la minería y energía captaron el 18% y 17%, respectivamente, del total nacional.

El mercado de las telecomunicaciones hasta Julio de 1998 se estructuraba en dos segmentos. Uno de concurrencia limitada en lo que es telefonía local fija y portador de larga de distancia, y la segunda de libre competencia que comprende al resto de los servicios de telecomunicaciones como portador local, telegrafía y télex, teléfonos públicos, telefonía celular, televisión por cable, entre otros. A partir de Agosto de 1998 los mercados que se encontraban en concurrencia limitada quedaron abiertos al ingreso de nuevos operadores, de acuerdo a las pautas establecidas por el MTC en los lineamientos de apertura del mercado de telecomunicaciones.

Los resultados de la apertura se han traducido en indicadores de expansión no sólo en los servicios de telefonía básica fija sino de otros servicios como la telefonía móvil celular, troncalizado e inclusive servicios de valor añadido. La densidad telefónica de 2.9 teléfonos por cada 100 habitantes en 1993 se incrementó a 11.4 en el año 2000⁶, incluyendo la telefonía móvil.

⁶ Información al tercer trimestre del 2000. DG de Telecomunicaciones.



Los servicios de telecomunicaciones, sin embargo, no están distribuidos de manera homogénea en todo el país. Mientras que el área Lima-Callao tiene una densidad telefónica de 14.4, el Departamento de Huancavelica cuenta con sólo 0.4 teléfonos por cada 100 habitantes.

Los servicios de radiodifusión sonora y por televisión, medidos a través de estaciones transmisoras autorizadas, también se incrementaron aunque en una forma más moderada que la telefonía. Los primeros sumaban 1,107 en 1995 y 1,438 en el año 2000; los segundos, para el mismo período, se incrementaron de 507 a 663.

Hasta antes de Noviembre de 1994 (promulgación del Decreto Legislativo 685 que prohíbe el monopolio y establece la libre prestación de los servicios postales) la actividad postal del país se desarrollaba en un mercado monopolizado por el Estado. En la actualidad existen en el mercado postal un operador público y los concesionarios privados que desarrollan sus actividades en los ámbitos local, regional, nacional e internacional. Al año 2000 el sector privado participa con 436 operadores. El Ministerio, en representación del Estado, asume el rol de regulador y promotor de la actividad postal.

SUBSECTOR VIVIENDA Y CONSTRUCCION

La relación población urbana – población rural, ha venido invirtiéndose e intensificando en las últimas décadas, en la actualidad el 72% de la población reside en el área urbana⁷ y 28% en el área rural; los factores más importantes del fenómeno migratorio hacia los centros urbanos son las expectativas de obtener empleo y lograr mejores condiciones de vida en las ciudades.

Al analizar la distribución de la población urbana se encuentra que ésta se concentra mayoritariamente en pocas ciudades, siendo Lima la que presenta el mayor volumen de población con 7.5 millones de habitantes que representan el 29% del total nacional. Las ocho ciudades que le siguen en orden de jerarquía poblacional: Arequipa, Trujillo, Chiclayo, Iquitos, Piura, Chimbote, Huancayo y Cusco sólo alcanzan en conjunto el 18%. Existe alto nivel de deterioro de la calidad del medio ambiente por el desarrollo de actividades e instalaciones que provocan impactos negativos al incidir en la pérdida de áreas verdes, degradación del paisaje y otras áreas naturales, contaminación del aire, suelo y agua. Los contaminantes principales en las áreas urbanas son la producción y disposición imperfecta de residuos sólidos y líquidos, la emisión de gases y partículas por las actividades industriales y el tránsito vehicular.

El acelerado y desproporcionado crecimiento de los centros urbanos afectó profundamente su estructura tanto en materia habitacional como de servicios. Las necesidades de infraestructura básica de la población crecieron más rápido que las obras destinadas a satisfacerlas. Aparecieron los Asentamientos Humanos, barriadas o Pueblos Jóvenes donde reside el 29% de la población urbana.

Se estima que el déficit habitacional está en el orden de 1'200,000 viviendas⁸. Del total, 27% corresponde al cuantitativo, es decir viviendas faltantes bajo el supuesto que a cada hogar le corresponde una vivienda. El 73% restante es déficit cualitativo,

⁷ Perú en Cifras: Indicadores Demográficos. INEI.

⁸ MTC. DG de Vivienda y Construcción.



comprende aquellas viviendas que no cumplen las exigencias mínimas de habitabilidad entre las que se encuentran las categorías censales de casa de vecindad, viviendas improvisadas, chozas, cabañas y las no construidas para vivienda; también incluye a las viviendas tipo casa independiente, departamento en edificio y viviendas en quinta que presentan deficiencias en su estructura (paredes, pisos o techos).

Frente a dicho problema, el Gobierno lanzó el Programa Mivivienda que se puso en marcha en marzo de 1999, programa que en la práctica está paralizado por el alto costo del dinero y la poca o nula capacidad de pago de la población objetivo (sectores de bajos ingresos).

Por otro lado, los objetivos de política del Subsector se han visto debilitados por las competencias que tienen en el ámbito de la vivienda otros sectores administrativos, como el Ministerio de la Presidencia a través de los Viceministerios de Infraestructura y Desarrollo Regional, existiendo bajos niveles de coordinación interinstitucional.

1.2 Identificación de la Situación Sectorial e Institucional. Análisis de Hechos y Tendencias

1.2.1 Al Interior de la Entidad

SUBSECTOR TRANSPORTES

Transporte Terrestre

La red vial total, a 1999, está constituida por 78,128 Km. El 22% está catalogada como red nacional, 18% como red departamental y el 60% restante como red vecinal. De acuerdo al tipo de superficie, el 13 % es asfaltada, 24% afirmada, 18% sin afirmar y el 45% tiene características de trocha.

El Ministerio de transportes viene realizando grandes esfuerzos por mejorar la calidad de la red vial (94% de los US\$ 2,987 millones invertidos en proyectos en la década pasada fue en transporte terrestre); sin embargo, éstos aún resultan insuficientes. Del total de la red se estima que sólo el 29% está buena, 35% regular y el 36% restante mala.

Si tomamos en consideración sólo la red vial de carácter nacional al año 2000, 35% se encuentra en buenas condiciones, el 50% está considerada como regular y el 15% como mala. Es decir, que del eje troncal del sistema nacional de carreteras, que comprende a la parte nacional del sistema vial subregional, menos del 50 % se encuentra en buenas condiciones.

Es importante señalar que la estabilización de la economía y su reinserción en la comunidad financiera internacional facilitaron la ejecución de algunos programas de rehabilitación de la infraestructura de transportes. En febrero de 1994, se creó el Programa Rehabilitación de Transportes con el objetivo de rehabilitar la Red Vial Nacional y ejecutar otros proyectos destinados a mejorar la infraestructura de transportes del país (se planteó como meta la rehabilitación, mejoramiento y



mantenimiento de 6,979.7 Km. de carreteras⁹, entre otros), a un costo total de US \$ 2,235.5 millones (incluye el Programa Corredor Vial Interoceánico del Sur, en ejecución), financiado en 63% con recursos externos y 33% con aporte nacional. Al año 2000, la ejecución financiera del programa asciende al 66%.

Asimismo, en 1995 se inició el Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Rurales en su primera etapa. Este programa tiene la particularidad que como uno de sus objetivos se planteaba el desarrollo de las áreas rurales deprimidas y el alivio de la pobreza en la franja de sierra del país, comprendiendo inicialmente a los departamentos de Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cusco y Huancavelica, y a partir del año 1996 a Huánuco, Junín, Madre de Dios, Pasco, Puno y San Martín. Las metas del programa, entre otros, comprendía la rehabilitación de 9,700 Km. de caminos rurales y secundarios a un costo total de US \$ 269.9 millones¹⁰, financiados con recursos del BID, BIRF y ordinarios. Al año 2000, las metas de ejecución de obras han sido superadas, se rehabilitaron 11,250 Km. de caminos¹¹.

El mantenimiento de las vías presenta bajos niveles de cobertura, sólo el 29% de la red total de carreteras está sometida a algún tipo de conservación y, sólo el 11% de la red total cuenta con mantenimiento rutinario y periódico (la red nacional asfaltada a cargo del Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras –SINMAC- y parte de la red a cargo de la Dirección General de Caminos).

En el caso de la red a cargo del SINMAC, el Cuadro N° 2 muestra que si bien la recaudación promedio por Km. ha mantenido una tendencia creciente, antes y después del quiebre causado por el fenómeno "El Niño" de 1998, los recursos dedicados a las labores específicas de mantenimiento (sin incluir obras de emergencia, transitabilidad y rehabilitación), en promedio por Km., han mantenido una tendencia decreciente, llegando a ser en el año 2000 sólo el 36% de lo gastado en 1995.

Cuadro N° 2
SINMAC:Recaudación y Gastos en Mantenimiento de la Red Vial Nacional
1995-2000

Años	Total Recaudado	Gastos en Mantenimiento	Km. De Vías	Recaudación Promedio	Gasto Promedio en Mantenimiento
	Mill. US \$	Mill. US \$		US \$/Km	US \$/Km
1995	20.70	20.80	3,900	5,308	5,332
1996	31.51	19.03	4,003	7,872	4,753
1997	40.60	18.31	5,268	7,707	3,476
1998 1/	26.34	44.92	7,223	3,647	6,219
1999	38.43	13.24	8,198	4,688	1,615
2000	43.40	15.84	8,188	5,300	1,934

1_/ Gastos en mantenimiento incluyen recursos de otras fuentes por fenómeno "El Niño".

Fuente: SINMAC.

Elaboración: OPP.

La red ferroviaria del país, compuesta por 2,122.8 Kms. de vías¹², se encuentra concesionada en su mayor parte, 1,667.4 Km. están bajo administración privada en la

⁹ Informe Ejecutivo Diciembre 2000, MTC, PRT.

¹⁰ Créditos Concertados Reporte Mensual, Noviembre del 2000. MTC, OPP.

¹¹ Evaluación del POI del MTC 2000. MTC, OPP.

¹² Incluye 257.8 Km. de vía férrea utilizada por la Southern Perú. MTC: EN CIFRAS 2001. O.G.M.S.



modalidad de concesión. Permanecen en administración del Ministerio los ferrocarriles Tacna-Arica (63.1 Km.) y Huancayo-Huancavelica (134.5 Km.).

Siguiendo el proceso de transferencia de actividades productivas del Estado al sector privado, buscando generar un mayor desarrollo de la infraestructura y garantizar el mantenimiento de las vías de carácter nacional rehabilitadas, se dio inicio al proceso de concesiones viales. La primera red que pasará al sector privado bajo la modalidad de concesión, actualmente en licitación, es la denominada Red Vial N° 5 en el tramo Ancón-Huacho-Pativilca (182.7 Km.).

Como parte del mismo proceso, en 1998, se creó el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte Público (OSITRAN), teniendo como fin regular, normar, supervisar y fiscalizar, dentro del ámbito de su competencia, el comportamiento de los mercados en los que actuarán las entidades prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, los inversionistas y del usuario.

El transporte urbano, principalmente en Lima y Callao, representa un gran desafío. Diariamente 7 millones de personas - un tercio de la población del país - requiere de este servicio que genera un flujo monetario de más de US \$ 470 millones anuales¹³. Servicio actualmente caracterizado por altos grados de:

- Congestión: que generan pérdidas en costos de operación y horas/hombre estimadas en US\$ 500 millones de dólares anuales, generadas por las demoras diarias en el tránsito.
- Contaminación Ambiental: por sobrecarga de contaminantes tóxicos anuales en 1,000 toneladas, consecuencia del exceso de consumo de combustible de aproximadamente 3.5 millones de galones al año.
- Accidentes de tránsito: que ocasionan alrededor de 1,200 muertes anuales.

A nivel nacional, las deficiencias del servicio de transporte terrestre y del sistema de seguridad vial se reflejan en el alto incremento del número de accidentes de tránsito, 76,665 casos en el año 2000¹⁴ frente a 48,235 en 1995. Sólo en el período 1996-2000 fallecieron 12,601 personas por causa de accidentes, es decir un promedio de 3,143 muertes por año. El incremento del número de vehículos (7.3% anual entre 1994 y el año 2000), flujo de pasajeros (48.0 millones movilizados en el año 2000 frente a 44.9 millones en 1998), número de rutas autorizadas para transporte público (268 en 1999, 7 más que el año anterior) y número de licencias de conducir (121,557 nuevas licencias de conducir expedidas en el año 1999 frente a 3,771 en 1996) aparentemente van en sentido contrario al de las medidas de seguridad vial.

Hay una marcada presencia de empresas informales de pasajeros y carga que no cuentan con una estructura empresarial ni infraestructura adecuada para la prestación de servicios confiables y eficientes.

Frente a tan grave situación, generalizada en términos simples como de “caos en el transporte público de pasajeros y carga”, se vienen perfilando un conjunto de normas orientadas a reglamentar no sólo las condiciones de prestación del servicio, sino también las características técnicas de los medios en que aquellos serán prestados.

¹³ Secretaría Técnica de Transporte Urbano de Lima y Callao.

¹⁴ MTC: EN CIFRAS 2001, OGMS y “Estimación del Movimiento de Pasajeros del Transporte Público Interprovincial Diciembre: 1999”. MTC. OGMS.



En ese sentido destacan los Anteproyectos de Reglamentos del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros (16.06.2001), del Servicio Público de Transporte Terrestre Nacional de Pasajeros (18.06.2001), del Servicio Nacional de Transporte Terrestre de Carga (18.06.2001) y la prepublicación del Reglamento Nacional de Vehículos (25.06.2001).

Transporte Aéreo

La Dirección General de Aeronáutica Civil es la autoridad aeronáutica del País, constituida como el organismo de control y supervisión del MTC, encargada de fomentar, planificar y asegurar un servicio eficiente y seguro del transporte y la navegación aérea civil dentro del territorio peruano.

Desde Julio de 1997 el Perú mantiene la Categoría I dentro de los estándares internacionales de la aviación civil (luego de haberlo perdido en 1995), nivel que otros tres países más de Sud América la poseen: Brasil, Argentina y Chile. Esta situación, que internacionalmente le ha dado a la aeronáutica nacional más competitividad, ha tenido efectos positivos en la dinámica de la actividad aerocomercial del país.

La infraestructura aeroportuaria y de aeródromos a nivel nacional estaba constituida por 215 instalaciones en el año 1999¹⁵. Al año 2000 la Corporación Peruana de Aviación Comercial (CORPAC S. A.) estaba encargada de la gestión de 53 aeropuertos y/o aeródromos¹⁶, de los cuales 35 presentan movimiento de operaciones, pasajeros, carga y correo, y 28 aeródromos o campos de aterrizaje no registran movimiento aeroportuario.

El aeropuerto internacional Jorge Chávez, principal terminal aeroportuario del país, fue concesionado en febrero del 2001. Siguiendo la misma política, de otorgar en concesión los principales aeropuertos comerciales del país, el Gobierno tiene previsto concesionar los aeropuertos del Cuzco (Chincheros), Arequipa, Trujillo e Iquitos. El aeropuerto Jorge Chávez registra el 46% del movimiento nacional de pasajeros (88% del total de los pasajeros internacionales), 71% del movimiento de carga y 38 % de las operaciones en general.

En la región amazónica el transporte aéreo es uno de los modos de transporte más importante por su contribución al desarrollo regional y particular impacto en el turismo. En los últimos años el Ministerio de transportes ha ejecutado importantes obras de construcción, mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos y aeródromos: Destacan, por ejemplo, el mejoramiento de los aeródromos de Atalaya y Puerto Esperanza, la rehabilitación del aeródromo de Breu (los tres en el Departamento de Ucayali); el mejoramiento de los aeródromos de Huamachuco (La Libertad), Huancabamba (Piura) y Mazamari (Junin); el mejoramiento de los aeropuertos de Cusco, Ilo (Moquegua), Jaén (Cajamarca), Iquitos (Loreto), Jorge Chávez (Lima), Tumbes y Pucallpa (Ucayali); ejecutados con una inversión aproximada de US\$ 57.6 millones.

La recuperación de la Categoría I de la Aeronáutica Civil también facilitó la suscripción de importantes acuerdos aerocomerciales internacionales, siendo uno de los más importantes el suscrito entre el Perú y los Estados Unidos de Norte América el 10 de Junio de 1998, en el que se establece un período de transición de 4 años para que las

¹⁵ MTC: EN CIFRAS 2001. MTC, OGMS.

¹⁶ Gestión Empresarial CORPAC S.A. Noviembre 2000-Julio 2001. CORPAC S.A.



aerolíneas puedan adecuarse antes de su ingreso a competir en el marco de “cielos abiertos” a partir de Junio del año 2002. Con este acuerdo el Perú obtiene un mayor número de destinos para las aerolíneas peruanas en Estados Unidos, Canadá, Europa, Oceanía, África y Asia. No menos importantes son los acuerdos Bilaterales de “cielos abiertos” logrados con Nueva Zelandia y Suiza, el acuerdo de reciprocidad de frecuencias con Uruguay así como el de Régimen Aéreo Fronterizo con el Ecuador.

Conjuntamente con el esfuerzo por mejorar la infraestructura aérea existe también la necesidad de mejorar la seguridad y promover el refluotamiento del parque aéreo de capacidad mediana, aeronaves de aproximadamente 60 pasajeros, que permitirán satisfacer la demanda del servicio aéreo de localidades menores con pistas de aterrizaje apropiados como los existentes en Andahuaylas, Chachapoyas, Rodríguez de Mendoza, Yurimaguas, Jaén, Rioja, Mazamari, Jauja, entre otros.

Transporte Acuatico

El Transporte Acuático ha experimentado cambios estructurales importantes orientados a superar las deficiencias y limitaciones que afectan directamente el Comercio Exterior. En este campo, el Estado ha pasado de controlista y proteccionista a ser normativo, regulador y promotor, liberalizando y facilitando la participación del sector privado en la prestación de los servicios de transporte marítimo y servicios portuarios conexos. Se eliminaron los obstáculos administrativos y legales que impedían el acceso a las rutas y tráfico nacional e internacional de las empresas navieras nacionales, declarando la libertad total de rutas y permisos de operación en el transporte marítimo al tráfico internacional y tráfico nacional o cabotaje, facilitando a los importadores y exportadores la libertad de elegir las empresas navieras que den el mejor servicio y fletes competitivos sin distinguir alguno de bandera. Esto, sin embargo, también ha generado que a la fecha el país prácticamente no cuente con flota naviera nacional.

El sistema portuario nacional está compuesto por terminales y amarraderos de uso privado y público. Comprende 23 puertos: 19 marítimos, 3 fluviales y 1 lacustre. Del total, 1 (Matarani) ha sido privatizado. Por ahora el proceso de concesiones está suspendido hasta que se promulgue la Ley de Puertos. Los puertos de uso público, en tanto no sean entregados en concesión, son administrados por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU S. A.). La política sectorial actual, enmarcada en la nacional, está orientada a que las futuras inversiones en ampliación y modernización de los puertos marítimos esté a cargo del sector privado, mientras que el Estado continuará invirtiendo principalmente en infraestructura portuaria fluvial.

El terminal marítimo del Callao es el más importante y de mayor infraestructura en el país, cuenta con 9 muelles convencionales y 2 especializados. Su equipamiento es relativamente superior a la de los demás puertos, particularmente en lo concerniente para la movilización de contenedores. De acuerdo a las estadísticas portuarias, en el periodo 1995-2000¹⁷, el puerto del Callao atendió el 70% de la carga movilizada por terminales marítimos de uso público, al 73% de las naves y el 86% de los contenedores. Siguiéndole en importancia el terminal marítimo de Matarani, con sólo el 7% de atención a la carga.

Consecuente con la política sectorial, en los últimos seis años se construyó el embarcadero fluvial de Mazán (Loreto), se reubicó y mejoró el terminal fluvial de

¹⁷ MTC, DG de transporte Acuático.



Yurimaguas (Loreto) y se construyó el embarcadero lacustre de Pacucha (Apurímac). También se efectuaron los estudios de los embarcaderos fluviales de San Lorenzo, Tamshiyacu, San Pablo, Cabo Pantoja, Contamana y Pijuyal en el Departamento de Loreto; el estudio del terminal fluvial de Sarameriza y de embarcaderos fluviales en el río Madre de Dios.

SUBSECTOR COMUNICACIONES

Telecomunicaciones

La Ley de Telecomunicaciones y la Ley de desmonopolización del mercado de 1994, marcaron la reestructuración del mercado de las telecomunicaciones en el país. Convirtiéndose en verdaderos instrumentos facilitadores para la expansión de los servicios, primero bajo una concurrencia limitada hasta 1998 y de libre competencia posteriormente.

La participación del sector privado, de la inversión directa extranjera en particular, generó un rápido crecimiento de la infraestructura y servicios de telecomunicaciones en el país. Como se muestra en el Cuadro N° 3, el total de líneas telefónicas fijas operativas al año 2000 sumaban 1'717,117.

Cuadro N° 3
Líneas Telefónicas

Líneas	Año		
	1993	1994	2000
Líneas de telefonía fija (en servicio)	673,021	772,390	1,717,117
Líneas de telefonía móvil (en servicio)	36,405	46,000	1,258,615
Densidad telefónica 1_/	2.9	3.5	11.4

1_/ Líneas en servicio de telefonía fija y móvil por cada 100 habitantes.

Fuente: MTC, UECT.

Elaboración: OPP

Tomando como referencia las líneas existentes en 1993 (antes del dispositivo de desmonopolización), el total de líneas operativas en el año 2000 representan 2.5 veces más para el caso de la telefonía fija y 34.6 para telefonía móvil.

Como parte del proceso de reestructuración del sistema de telecomunicaciones, en 1993 se crea el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTEL), como Organismo público encargado de promover la participación privada, garantizar la libre y leal competencia, controlar el abuso de posición de dominio, fijar las políticas en defensa de los consumidores y administrar el fondo de inversiones en telecomunicaciones.

Los otros servicios privados de telecomunicaciones y radiodifusión también registran un crecimiento sostenido, ver Cuadro N° 4, aunque más moderado que el observado en la telefonía. El de mayor evolución fue la radiocomunicación privada, al año 2000 registra 25,018 autorizaciones de operación.



Cuadro N° 4
Servicios de Telecomunicaciones y Radiodifusión

Estaciones	Año		
	1993	1994	2000
Radiodifusión sonora	1,121	1,441	1,438
Radiodifusión por televisión	518	604	663
Radiocomunicación privada	13,200	14,400	25,018
Radioaficionados 1_/	3,402	3,572	3,105

1_/ Licencias

Fuente: MTC, D.G. Telecomunicaciones

Elaboración: OPP

Uno de los mayores problemas existentes es el acceso a las comunicaciones de los centros poblados rurales, principalmente a la televisión, consecuencia de las difíciles ubicaciones geográficas. Desde el año 1994 está en ejecución el proyecto Apoyo a la Comunicación Comunal, cuya meta es la adquisición e instalación de sistemas de recepción y transmisión de señales de televisión de baja potencia en 4,440 centros poblados rurales con la participación del sector privado. A la fecha se han instalado 464 sistemas.

Otro problema que enfrenta el Ministerio en las telecomunicaciones es el referida a la gestión de frecuencias debido al mal o indebido uso del espectro radioeléctrico. Situación que viene siendo solucionado mediante la ejecución de inversiones en la modernización y descentralización del sistema de control del espectro radioeléctrico. Al año 2000 se ha completado la modernización de la estación central ubicada en la ciudad de Lima e implementado estaciones regionales en las ciudades de Arequipa, Cuzco y Trujillo.

Servicio Postal

En 1991, el servicio postal nacional fue declarado de necesidad y utilidad pública y de preferente interés social, estableciéndose que su fomento y control corresponde al Estado. Asimismo, fue prohibida el monopolio y se estableció la libre prestación de servicios. Se creó la Empresa Servicios Postales del Perú Sociedad Anónima (SERPOST S.A.) como persona jurídica de derecho privado, iniciando sus operaciones en Noviembre de 1994 como el Operador Público del servicio postal en nuestro País.

El Reglamento de Servicios y Concesiones Postales (D.S. N° 032-93-TCC) facilitó el proceso de otorgamiento de concesiones para quienes deseaban prestar el servicio postal como operadores privados. Esto atrajo inversiones que no se habían logrado en años anteriores, importantes empresas postales internacionales han establecido filiales y sucursales en el país, en el ámbito nacional se constituyeron otras.

Los servicios postales en el país se orientan hacia el mejoramiento y ampliación de la red postal nacional, con énfasis en las poblaciones rurales y fronterizas por parte del operador postal público (SERPOST S.A.).

La liberalización del mercado postal ha permitido que la participación de inversionistas privados, vía la modalidad de concesiones, se incremente considerablemente en los últimos seis años, tal como se puede apreciar en el Cuadro N° 5.



Cuadro N° 5
Concesiones Postales

Ambito	Año	
	1994	2000
Local: Lima -Callao	32	119
Local: Provincias	0	27
Regional	1	29
Nacional	21	160
Internacional	69	101
Total	123	436

Fuente: MTC, D.G. Correos

Elaboración: OPP

El sector privado viene operando con 436 concesionarios en los distintos ámbitos geográficos del país, es decir que en el 2000 el número total de concesionarios es 3.5 veces más de los que había en 1994. Del total, el 37% tiene cobertura nacional y un 27% opera sólo en el área geográfica de Lima y Callao. Las concesiones con influencia operativa nacional en los últimos seis años se han incrementado a una tasa promedio anual de 40%.

La red postal pública, a cargo del Operador Público Postal, es el de mayor cobertura nacional. Actualmente opera con 1,380 puntos de atención brindando servicio a un total de 3,029 localidades.

SUBSECTOR VIVIENDA Y CONSTRUCCION

Vivienda y Construcción

Las políticas de vivienda de los últimos años han sido totalmente ineficaces para superar los problemas habitacionales de las grandes mayorías nacionales. Ineficacia que ha tenido como argumentos institucionales el fraccionamiento, la pérdida de competencias y la superposición de funciones. Asimismo, por ser el problema habitacional un tema de impacto político, éste ha venido primando sobre los argumentos técnicos, coadyuvando a la profundización del problema antes que a su solución.

A nivel nacional se estima que el déficit habitacional es del orden de 1'200,000 viviendas¹⁸. De éste total 27% corresponde al déficit cuantitativo, es decir viviendas faltantes bajo el supuesto de que a cada hogar le corresponde una vivienda, y el 73% restante al déficit cualitativo que comprende aquellas viviendas que no cumplen las exigencias mínimas de habitabilidad entre las que se encuentran las categorías censales de casa de vecindad, viviendas improvisadas, chozas, cabañas y las no construidas para vivienda; también incluye a las viviendas de tipo casa independiente, departamento en edificio y viviendas en quinta que presentan deficiencias en su estructura ya sea en paredes, pisos o techos.

El Ministerio, en concordancia con el rol que le compete de promover, normar, orientar y facilitar la labor de los agentes vinculados a la producción, desarrolla acciones normativas de carácter permanente consistentes en la revisión y actualización de las

¹⁸ MTC, DG de Vivienda y Construcción.



normas técnicas de edificaciones, a través de las cuales se incorporan los avances tecnológicos y los cambios socio culturales de la población. Dichas normas establecen los mínimos aceptables desde la óptica de la habitabilidad, la seguridad física y constituyen elementos orientadores para el trabajo profesional y la producción. Entre las normas actualizadas merecen especial

mención las Normas Técnicas de Edificaciones correspondientes a la Adecuación Urbanística y Arquitectónica para Personas con Discapacidad, cuyo propósito es eliminar las barreras en las edificaciones como en las vías públicas a fin de que las personas con discapacidad tengan facilidad de movilidad, desplazamiento y puedan utilizar los diferentes servicios.

Asimismo, en los últimos años, con el fin de simplificar y agilizar los procedimientos de orden administrativo se ha emitido la normativa referida a licencia de obra y declaratoria de fábrica, como la reglamentación y normas complementarias de la Ley de Regularización de Edificaciones, del procedimiento para la declaratoria de fábrica y del régimen de unidades inmobiliarias de propiedad exclusiva y propiedad común.

Con el fin de contribuir a que las edificaciones puedan convertirse en verdaderos activos líquidos y sean utilizados como garantía para transacciones financieras, se viene divulgando normas y procedimientos para el saneamiento legal de las edificaciones a través de cartillas explicativas y seminarios. También, como una forma de apoyar a los sectores de menores recursos económicos, se considero que debería ponerse a sus alcances proyectos de prototipos de viviendas, para lo cual se ha diseñado y desarrollado un programa de base de datos computarizado.

Uno de los problemas críticos en materia de construcción, especialmente en zonas alejadas de los grandes centros poblados, es el desconocimiento de las normas técnicas de edificaciones, lo cual impide construir de manera segura y económica en dichas zonas. Por otro lado, en las zonas rurales existe ausencia de mano de obra calificada para la construcción y un desaprovechamiento de las potencialidades y recursos de la localidad. Para superar tales deficiencias se viene trabajando en la difusión de las tecnologías de construcción en adobe y quincha.

Medio Ambiente

Desde la óptica sectorial, el MTC ha desarrollado instrumentos que permiten incorporar el tema de la preservación ambiental en cada una de las actividades o proyectos que le son afines. Desde 1992 hasta la fecha se ha impulsado la mejora de las condiciones del medio ambiente urbano sujetos a la política adoptada por el Gobierno y que es liderada por el Consejo Nacional del Ambiente (CONAM), la misma que se orienta a la sectorización del enfoque para la preservación y mitigación de riesgos ambientales que puedan ser ocasionados por proyectos o actividades ejecutados o normados por el estado a través de cada uno de sus sectores.

A partir de 1994 se empieza a utilizar los Estudios de Impacto Ambiental en la actividad de ejecución o rehabilitación de obras de infraestructura vial. Mediante acuerdos adoptados con el Banco Interamericano de Desarrollo por intermedio de COFIDE, entidad que canaliza dichos préstamos, se adopta las Declaraciones de Impacto Ambiental, como elemento previo a la aprobación de préstamos en actividades de índole sectorial.



Desde 1997 el MTC integra el Comité de Gestión para el Mejoramiento de la Calidad del Aire Limpio para Lima y Callao, a través del Subsector Vivienda y Construcción que la preside. Acuerdos importantes tomados en el seno de este comité son los referidos al retiro del plomo de la gasolina y la aprobación de límites máximos permisibles de emisión para el parque automotor, lo cual en este momento está en revisión para su aprobación. Complementariamente a estas acciones se está reforzando la normatividad reglamentando aspectos relacionados a nuestro sector, como el Transporte de Residuos Peligrosos, la Protección Ambiental en las actividades de Desarrollo Urbano, los Límites Máximos Permisibles de Emisión para Radiaciones no Ionizantes, entre otros.

De otro lado, considerando que uno de los aspectos importantes en cuanto a la problemática del deterioro ambiental lo constituye la pérdida de áreas verdes, por malas políticas de ocupación del espacio, se impulsa la ejecución de proyectos dirigidos a reforzar las capacidades de los Gobiernos Locales en el desarrollo de sus iniciativas para mejoramiento ambiental. Reconociéndose como un elemento crítico el déficit existente en áreas verdes per cápita, que en promedio Distrital para Lima Metropolitana se estima en apenas en 2.13 m² / habitante, frente al óptimo de 9.0 m² /habitante señalado por la Organización Mundial de la Salud. En tal sentido, existen acuerdos asumidos mediante convenios suscritos con los 29 Gobiernos locales de Lima y Callao, que se vienen renovando desde 1997, que han permitido incrementar dicho per cápita en un margen de 0.13m²/habitante, lo cual constituye un pequeño impulso que compromete a la Institución a emprender acciones más decisivas en el futuro.

Desarrollo Urbano

La relación población urbana – población rural, ha venido invirtiéndose e intensificando en las últimas décadas, en la actualidad un 72% de la población reside en el área urbana y 28% en el área rural; el factor más importante lo constituye el fenómeno migratorio hacia los centros urbanos por las expectativas de empleo y mejores condiciones de vida.

Al analizar la distribución de la población urbana se encuentra que ésta se concentra mayoritariamente en pocas ciudades. Lima presenta el mayor volumen de población con más de siete millones de habitantes que representan el 39% del total, mientras que las ocho ciudades que le siguen en orden de jerarquía poblacional, Arequipa, Trujillo, Chiclayo, Iquitos, Piura, Chimbote, Huancayo y Cusco, sólo alcanzan en conjunto el 18%. Todas presentan altos niveles de deterioro de la calidad del medio ambiente por el desarrollo de actividades e instalaciones que provocan impactos negativos que generan la pérdida de áreas verdes, degradación del paisaje y otras áreas naturales, contaminación del aire, suelo y agua. Los contaminantes principales en las áreas urbanas son la producción y disposición imperfecta de residuos sólidos y líquidos, la emisión de gases y partículas por las actividades industriales y el tránsito vehicular.

La problemática del desarrollo urbano-rural, que es muy compleja, demanda la participación conjunta de los sectores público y privado, requiriéndose para ello de los instrumentos normativos, orientadores y promotores necesarios.

En tal sentido, en los últimos años se han elaborado algunos estudios como el del Sistema Urbano Nacional y Planificación Urbana y el Programa para la Misión de



Hábitat para el análisis Sectorial. Asimismo, se encuentra en elaboración un conjunto de estudios como el Proyecto de Ley General de Renovación Urbana y el Proyecto de Ordenamiento Territorial orientado a definir y concretar la actualización y dinamización del Sistema Urbano Nacional. También se vienen elaborando propuestas específicas para operativizar las Normas Constitucionales en acondicionamiento territorial, desarrollo urbano y medio ambiente.

FORTALEZAS Y DEBILIDADES

Fortalezas

1. Personal profesional y técnico con capacidad de respuesta para atender el mantenimiento y emergencias viales en carreteras y puentes.
2. Disponibilidad de maquinaria y equipo mecánico mínimo necesario para atender las necesidades de la red vial.
3. Capacidad para atender los requerimientos de los diferentes agentes que brindan servicios públicos de transportes, comunicaciones y de los usuarios individuales del Ministerio.
4. Capacidad de generar recursos propios.
5. Reconocida imagen institucional.
6. Posicionamiento para la expedición del marco normativo y técnico en el sector.
7. Apoyo permanente de la cooperación técnica y financiera internacional en el financiamiento de proyectos de inversión.

Debilidades

1. Insuficientes recursos económicos para el mantenimiento adecuado de las vías vía recursos propios.
2. Procedimientos administrativos que propician la corrupción y atentan contra la imagen institucional.
3. Limitaciones en el uso de los servicios informáticos y ausencia de un sistema integrado de información.
4. Limitada coordinación con otras Instituciones del sector.
5. Superposición de funciones con otros organismos del Estado.
6. Estructura orgánica y normas internas desactualizadas.
7. Ausencia del planeamiento como proceso en la Institución.
8. Centralización de expedición de licencias de conducir y permisos de operaciones de servicios fluviales y lacustres.
9. Insuficiente promoción para la construcción de viviendas económicas y difusión de las normas técnicas relacionadas a la construcción.
10. Convenios desventajosos para el uso de maquinarias y equipos del Ministerio.
11. Política de capacitación de personal inadecuada.
12. Diversas modalidades de contratación de personal e inadecuada política remunerativa, así como lentitud de los procesos de contratación de personal técnico para estudios y proyectos.

1.2.2 Del Ambiente Externo en el cual se Desenvuelve la Entidad

La estabilidad política, el manejo racional de la economía y las expectativas de continuación de las reformas económicas, constituyen el marco general que propician



en el Sector las condiciones necesarias para los avances en el desarrollo de la infraestructura y servicios del transporte y las comunicaciones.

En el campo jurídico, el Gobierno a inicios de 1991 dió un fuerte impulso a la promoción de la inversión privada a través de los Decretos Legislativos N° 662 y N° 757, con los cuales otorgaba estabilidad jurídica a la inversión extranjera y les garantizaba la continuidad de las reglas establecidas.

Parte del marco legal que viene impulsando las concesiones viales lo constituye el Decreto Legislativo N° 758 y el Decreto Supremo N° 189-92-PCM, que norman y reglamentan, respectivamente, la promoción de las inversiones privadas en obras de infraestructura de servicios públicos.

Actualmente la tendencia es hacia la liberalización de los mercados de bienes y servicios de telecomunicaciones y de la información, en este sentido el Perú ha firmado el Acuerdo de la Organización Mundial de Comercio – OMC por el que se liberaliza el Comercio de los Servicios Básicos de Telecomunicaciones.

De igual modo, el Perú ya es miembro del Foro de Cooperación Económica de la Cuenca del Pacífico - APEC y ha aprobado el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de Homologación de Equipos y Aparatos de Telecomunicaciones.

El desarrollo vertiginoso de la tecnología de la información, tan ligada a las telecomunicaciones, sobre todo a partir de la segunda mitad de la década de los 90's, ha significado también un desarrollo espectacular de internet en todo el mundo y también en el Perú, habiéndose aprobado los lineamientos de políticas generales para promover la masificación del acceso a internet en el Perú (D.S. 066-2001-PCM).

La participación del sector privado, y de la inversión extranjera en particular, ha permitido la llegada de recursos externos que han complementado los escasos recursos disponibles por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

El MEF, debido a las dificultades de caja fiscal generado por los ciclos económicos recesivos, e intensificado en los últimos años, tiene establecido como planteamiento normal la reducción en las aprobaciones presupuestales. En el caso del Ministerio ésta se sitúa alrededor del 60% de las necesidades anuales planteadas.

En el aspecto geográfico, la presencia eventual de fenómenos naturales con características de catástrofe han constituido factores de retardo para un sano proceso de desarrollo de nuestra infraestructura de comunicaciones. Factores que agravan las de por sí difíciles condiciones naturales de nuestra geografía.

De igual manera, Los elevados volúmenes de migración hacia ciudades principales, que ha dado lugar a concentraciones macrocefálicas en algunas ciudades como Lima, se han constituido en elementos de riesgo para la capacidad de generación de infraestructura y servicios generados o promovidos por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Agravando las deficiencias derivadas de un desarrollo urbano no planificado que tiene como constante el deterioro de los ecosistemas.



OPORTUNIDADES Y AMENAZAS

Oportunidades

1. Ambiente económico propicio y continuación de las reformas económicas.
2. Interés del sector privado nacional e internacional por participar en el sistema de concesiones.
3. Ubicación geográfica estratégica del país como centro de conexión para el transporte y la comunicación en la región andina.
4. Convenios internacionales para la implementación de corredores económicos de integración.
5. Oferta de cooperación técnica y financiera de los organismos internacionales.
6. Relaciones de cooperación técnica y financiera institucional con países y organismos internacionales multilaterales.
7. Reconocimiento por parte del gobierno de la necesidad de implementar un sistema de planeamiento y de inversiones públicas.
8. Crecientes demandas de solución habitacional.
9. Disponibilidad en el mercado de nuevas metodologías, técnicas informáticas y tecnologías en telecomunicaciones.
10. Foros internacionales relativos al desarrollo de los transportes y las comunicaciones.
11. Revalorización de los temas de medio ambiente en las políticas nacionales.

Amenazas

1. Restricciones presupuestales que limitan la capacidad de atención de la infraestructura de transportes a cargo del Ministerio.
2. Heterogeneidad, antigüedad y crecimiento explosivo del parque vehicular.
3. Desastres de la naturaleza que afectan severamente la infraestructura de transportes, comunicaciones y vivienda.
4. Falta de conciencia de usuarios y prestatarios de servicios públicos de transportes para respetar las reglas de tránsito y normas de seguridad vial
5. Crecimiento urbano no planificado.
6. Ingerencia política en la asignación de recursos.
7. Asignación de competencias de gestión del Ministerio a otras instituciones del Estado.
8. Política centralista que no contempla la realidad regional.

2. Perspectivas a Mediano y Largo Plazo

2.1 Visión

Ser un país con moderna y adecuada infraestructura y eficientes servicios de transportes y comunicaciones, integrado nacional e internacionalmente, con una estructura urbana equilibrada, adecuado nivel de vivienda y calidad del medio ambiente que contribuyen a mejorar la calidad de vida de la población.



2.2 Misión

Conducir u orientar con eficiencia y responsabilidad las actividades de transportes, comunicaciones, vivienda y acondicionamiento de los centros poblados, protegiendo la calidad del medio ambiente, para contribuir al desarrollo económico y social del país.

2.3 Lineamientos de Política

El Ministerio de acuerdo con su rol normativo, regulador y promotor del desarrollo en materia de transportes, comunicaciones, vivienda y construcción, en el marco de una economía globalizada y de libre mercado, se plantea como lineamientos de política para el período 2002-2006 los siguientes:

Infraestructura y Servicios

1. Garantizar la transitabilidad en toda la red de carreteras del país.
2. Priorizar el mejoramiento y la conservación de la red vial.
3. Concluir con la rehabilitación de las redes viales nacionales.
4. Priorizar la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y servicios públicos de telecomunicaciones y servicios postales.
5. Promover la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y la prestación de los servicios públicos de transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial y lacustre, así como de comunicaciones, como un medio para lograr eficiencia y mejorar la calidad del servicio.
6. Desarrollar circuitos viales regionales que faciliten la integración y el flujo de tráfico de pasajeros y carga entre centros poblados rurales y urbanos, atendiendo a las necesidades sectoriales.

Desarrollo Urbano, Vivienda y Medio Ambiente

7. Promover el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano equilibrado, la participación del sector privado en la búsqueda de soluciones habitacionales y la protección del medio ambiente.

Regulación y Control

8. Lograr organismos con capacidad normativa y de regulación de los servicios públicos de transportes y comunicaciones que promuevan el desarrollo de los servicios y controlen las posiciones dominantes de mercado.



Institucional

9. Lograr el fortalecimiento institucional que mejore la capacidad normativa, de gestión y planeamiento. Asimismo, la participación en foros y eventos internacionales como un medio importante para el conocimiento y aplicación de normas, técnicas y estándares internacionales en control y regulación de servicios públicos.

3. Programación Multianual

3.1 Objetivos Estratégicos Generales y Específicos e Indicadores

En el Cuadro N° 6 se presentan los 8 objetivos generales y 18 objetivos específicos formulados en el marco de las políticas para el período 2002-2006, conjuntamente con sus indicadores expresados en cantidades que se espera alcanzar. Como es de suponer, el logro de los objetivos generales no necesariamente serán obtenidos (en su totalidad) en los próximos 5 años, pues ello implica la realización de actividades que trascienden el horizonte actual del PEI.

El objetivo estratégico general N° 1, **Dotar de infraestructura vial adecuada**, está orientada a lograr la transitabilidad de las vías en forma permanente. Entendiéndose la transitabilidad no sólo como la habilitación de una vía al tránsito, sino que ésta tenga las características necesarias que demanda el tráfico actual (o futuro) y cumpla con los resultados del análisis económico correspondiente.

En ese sentido, se pone énfasis en el mejoramiento y conservación de las vías. Lo cual, a su vez, implica darle a la rehabilitación el trato correspondiente de actividad temporaria; i.e., reposición rápida de la infraestructura destruida por fenómenos o hechos imprevistos en el menor tiempo posible. En la medida en que las vías se mejoren y sean sometidas al mantenimiento que sus características lo demandan, la rehabilitación dejará de ser una actividad cuasi-permanente como hasta ahora.

El objetivo N° 2 planteado como **Promover servicios de transporte terrestre eficientes y seguros en un marco de libre competencia**, busca mejorar la eficiencia y seguridad del servicio público de transporte terrestre en el país. Teniendo como punto de partida que el servicio de transporte terrestre es básicamente desarrollado por la actividad privada y que al estado le compete un rol de promotor y facilitador, se proporcionará el marco normativo y facilidades para el desarrollo de actividades, se ejercerá mayor control y supervisión en el cumplimiento de las normas y reglas de tránsito así como sobre las condiciones en que las empresas prestan los servicios públicos de transporte de pasajeros y carga. Rol importante en el cumplimiento del objetivo juega la implantación de las revisiones técnicas de todas las unidades de transporte terrestre.

A través del objetivo general N° 3 se busca **Promover y proporcionar infraestructura y servicios aéreos eficientes y seguros**. Para ello, como el servicio de transporte aéreo comercial es de competencia privada, se propone mejorar el control y seguridad del tráfico aéreo y mejorar la infraestructura



aeroportuaria en aquellos lugares donde este medio de transporte es de gran importancia socio-económica pero no constituye actividad atractiva para el inversionista privado.

El objetivo estratégico general N° 4 **Promover y proporcionar infraestructura y servicios acuáticos eficientes y seguros**, como en el caso del objetivo anterior, busca mejorar y ampliar la infraestructura dentro de su ámbito de competencia, básicamente fluvial y lacustre, así como la promoción de actividades portuarias conexas.

Con el objetivo N° 5, **Promover el desarrollo de sistemas de comunicaciones y la prestación de los servicios en un marco de libre competencia**, se pretende principalmente llevar el servicio de telecomunicaciones y el servicio postal en forma permanente a los lugares más alejados del país, llegando prácticamente a cubrir todos los centros poblados del territorio nacional. Conjuntamente con ello se prevé mejorar los sistemas nacionales de control técnico y fortalecer el marco normativo y regulador, acorde con el desarrollo de los servicios que es liderada por el sector privado.

El objetivo estratégico N° 6, **Promover e impulsar el desarrollo urbano sostenible y preservar la calidad del medio ambiente**, busca lograr que mediante la promoción, cumplimiento de la normatividad y aplicación de técnicas de gestión medioambientales, los centros urbanos se organicen y consoliden tomando en cuenta las condiciones y calidades geográficas, de recursos y de medio ambiente.

Mediante el objetivo N° 7, **Promover la construcción y mejoramiento de viviendas**, se pretende mejorar las condiciones del hábitat poblacional. Aún cuando la reducción del déficit habitacional depende principalmente de la participación privada, la promoción y normatividad al respecto serán los facilitadores para el logro del objetivo.

El objetivo estratégico general N° 8, **Fortalecimiento institucional**, fundamentalmente busca mejorar la capacidad de planeamiento y de gestión administrativa. Asimismo, dotar a la institución de una organización y marco jurídico correspondiente a su nuevo rol en la relación prestatario-prestador de los servicios públicos de transportes y comunicaciones, como para el ejercicio de sus funciones en aspectos de vivienda y construcción.

3.2 **Requerimientos de Recursos para la Implementación del Plan Estratégico Institucional**

El total de recursos requeridos para la implementación del Plan Estratégico del Ministerio se presenta en el Cuadro N° 7. El monto total asciende a la suma de US \$ 2,781.8 millones, 70% del cual corresponde a las necesidades para ejecutar las acciones temporales (proyectos de inversión) y 30% para las acciones permanentes (actividades).



3.3 Programa Multianual de Inversiones

El Cuadro N° 8 contiene el conjunto de proyectos de inversión pública propuestos a ejecutarse en el período 2002-2006. Debe entenderse que los proyectos propuestos constituyen los instrumentos para la generación de los bienes y servicios necesarios que, en conjunto con las acciones de carácter permanente, deben permitirnos alcanzar los objetivos del Plan.

El total de inversiones requeridas asciende a US \$ 1,939.0 millones, 67% para proyectos en ejecución y 33% para proyectos nuevos.



**CUADRO N° 6
PEI: OBJETIVOS ESTRATEGICOS GENERALES Y ESPECIFICOS E INDICADORES**

Objetivos Estratégicos Generales y Específicos	Nombre	Naturaleza	Unidad de Medida	Indicador						
				2002	2003	2004	2005	2006	Total	
				Valor a Alcanzar	2004	2005	2006	Total		
1.0	Dotar de infraestructura vial adecuada	Impacto	N° de pasaj. (Miles)	16065	17372	19011	19442	45603	117493	
1.1	Construir y mejorar vías para la articulación nacional e internac. de acuerdo a la demanda y estrategia de desarrollo	Resultado	Km.	16202	17383	18905	19307	23238	95034	
1.2	Rehabilitación de vías	Resultado	N° de pasaj. (Miles)	556	616	725	954	24404	27254	
		Producto	Km.	584	619	693	864	2088	4848	
		Resultado	N° de pasaj. (Miles)	2083	1659	1692	475	342	6250	
		Producto	Km.	2191	1667	1618	430	292	6198	
		Resultado	Km.	834	310	257	272	292	1965	
		Producto	Km.	1357	1357	1361	158		4233	
1.3	Conservación de vías	Resultado	N° de pasaj. (Miles)	13426	15097	16594	18013	20858	83989	
	Nacionales 1_/	Producto	Km.	14124	15169	15864	16307	17847	79311	
2.0	Promover servicios de transporte terrestre eficientes y seguros en un marco de libre competencia	Impacto	N°	3	2	2	1	1	1	
		Resultado	% Rev. téc.	35	70	90	100	100	100	
2.1	Control y seguridad vial	Resultado	N°	300000	290000	232000	185000	150000		
		Producto	N°	4500	5000	5500	5000	4000	24000	
2.2	Servicios de transporte terrestre	Resultado	% mayor a 15 años	22	15	5	0	0		
		Producto	N°	324	336	348	360	372	1740	
3.0	Promover y proporcionar infraestructura y servicios aéreos eficientes y seguros	Impacto	N° de pasaj.	16320	137280	43200	172800	90000	459600	
		Resultado	N° de aerop.	3	3	4	3	3	16	
3.1	Mejorar la infraestructura aeroportuaria	Resultado	N°	3	3	4	3	3	16	
		Producto	M2	118186	146713	186741	143448	137755	732843	
3.2	Control y seguridad del tráfico aéreo	Resultado	N°	6000	8000	10000	12000	13000	49000	
		Producto	N°	6000	8000	10000	12000	13000	49000	
3.3	Servicios para el transporte aéreo que proporciona la DGAC	Resultado	N°	8000	9000	10000	11000	12000	50000	
		Producto	N°	8000	9000	10000	11000	12000	50000	

1_/ Adicionalmente se conservarán aproximadamente 10,000 Kms.anuales de caminos rurales.



**CUADRO N° 6
PEI: OBJETIVOS ESTRATEGICOS GENERALES Y ESPECIFICOS E INDICADORES**

Objetivos Estratégicos Generales y Específicos	Nombre	Naturaleza	Unidad de Medida	Indicador						Total
				Valor a Alcanzar						
				2002	2003	2004	2005	2006	2006	
4.0	Promover y proporcionar infraestructura y servicios acuáticos eficientes y seguros	Impacto	N° de Habit.	150000	150000	150000	200000	200000	200000	850000
4.1	Ampiar y mejorar la infraestructura portuaria fluvial y lacustre así como mejorar las hidrovías comerciales	Resultado	N° de embar.	6	5	3	3	2	2	19
		Empresas beneficiadas	N° de emp.	180	195	210	225	240	240	1050
		Embarcaderos	N° de embar.	6	5	3	3	2	2	19
4.2	Control, seguridad y promoción de las actividades de transporte acuático y servicios portuarios conexos	Resultado	N° de emp.	360	455	480	505	530	530	2330
		Licencias, permisos	N°	690	710	740	750	760	760	3650
5.0	Promover el desarrollo de sist. de comunicaciones y la prestación de los servicios en un marco de libre comp.	Impacto	N° Habit.	265000	265000	265000	265000	265000	265000	1325000
		Resultado	N°	557	557	557	557	557	557	2785
5.1	Ampiar y mejorar los servicios de telecomunicaciones	Resultado	N° de C. P.	357	357	357	357	357	357	1785
		Sistemas TV instalados	N° de sist.	354	354	354	354	354	354	1770
5.2	Ampiar y modernizar los sistemas de control técnico	Resultado	Porcentaje	90	70	50	30	10	10	
		Quejas por interferenc.	Porcentaje	90	70	50	30	10	10	
5.3	Fortalecimiento del marco normativo y regulador	Producto	N° de estac.	3	3	3	3	3	3	15
		Estac. de control instal.	Porcentaje	95	95	95	95	95	95	
		Cobertura atención requerimientos	Porcentaje	95	95	95	95	95	95	
		Documentos e informes	N°	6560	6560	6560	6560	6560	6560	32800
5.4	Ampiar y mejorar el servicio postal en un mercado de libre competencia	Resultado	N° Habit.	160000	160000	160000	160000	160000	160000	800000
		Población beneficiada	N°	160000	160000	160000	160000	160000	160000	
		Concesion. y contratos	Puntos atenc.	200	200	200	200	200	200	1000
6.0	Promover e impulsar el desarrollo urbano sostenible y preservar la calidad del medio ambiente	Impacto	N° (Miles)	16200	27600	28200	28900	29500	29500	130400
		Resultado	N°	22	25	25	25	25	25	
6.1	Contribuir a la gradual organización del territorio y consolidación del sistema urbano nacional	Resultado	N°	22	25	25	25	25	25	
		Dptos. con ordenamiento territorial	N°	22	25	25	25	25	25	
		Normas, estudios	N°	117	117	117	117	117	117	585
6.2	Desarrollar la normatividad y técnicas de gestión medioambiental y facilitar su aplicación	Resultado	N°	13	13	14	14	14	14	68
		Normas y doc. sobre protecc. amb. aplicados	N°	13	13	14	14	14	14	
		Aspectos regulados	N° de casos	41	41	42	42	42	42	208



PEI: OBJETIVOS ESTRATEGICOS GENERALES Y ESPECIFICOS E INDICADORES

CUADRO N° 6

Objetivos Estratégicos Generales y Específicos	Nombre	Naturaleza	Unidad de Medida	Indicador					Total
				2002	2003	2004	2005	2006	
7.0 Promover la construcción y mejoramiento de las viviendas	Déficit de viviendas	Impacto	Porcentaje	22.1	21.5	21.1	20.7	20.6	166800
	Personas beneficiadas	Resultado	Número de pers. benefic.	26750	36650	32550	34450	36400	166800
	Normativa y tecnologías correctamen. aplicadas	Resultado	Número de pers. benefic. Nº de doc.	26750	36650	32550	34450	36400	100
	Normativa nueva y actual.	Impacto	Nº de días	20	20	20	20	20	4
7.1 Facilitar los canales de alojamiento	Tiempo promedio gestión	Resultado	Nº de comp.	7	5	2	2	18017	18593
	Componente implem.	Resultado	Nº de comp.	1	1	17300	17646	18017	18593
8.0 Fortalecimiento institucional	Componente implem.	Resultado	Nº de comp.	16894	17300	17300	17646	18017	18593
	Acciones realizadas	Producto	Nº						88450
8.1 Mejorar la capacidad de planeamiento									



**CUADRO N° 7
PEI: REQUERIMIENTOS DE RECURSOS PARA LA IMPLEMENTACION**

Objetivos Estratégicos Generales y Específicos	Recursos Requeridos (Millones de US \$)							Total
	2002	2003	2004	2005	2006	Total		
T	435.12	494.49	553.12	630.97	668.12	2781.82		
P	295.37	344.62	386.33	438.86	474.29	1939.47		
	139.75	149.87	166.79	192.11	193.83	842.35		
1.0 Dotar de infraestructura vial adecuada	339.24	387.98	447.44	520.61	556.38	2251.65		
T	252.24	293.68	338.94	389.31	426.88	1701.05		
P	87.00	94.30	108.50	131.30	129.50	550.60		
1.1 Construir y mejorar vías para la articulación nacional e internac. de acuerdo a la demanda y estrategia de desarrollo	108.31	127.59	164.28	232.42	379.88	1012.48		
T	108.31	127.59	164.28	232.42	379.88	1012.48		
1.2 Rehabilitación de vías	143.93	166.09	174.66	156.89	47.00	688.57		
T	143.93	166.09	174.66	156.89	47.00	688.57		
1.3 Conservación de vías	87.00	94.30	108.50	131.30	129.50	550.60		
T	87.00	94.30	108.50	131.30	129.50	550.60		
2.0 Promover servicios de transporte terrestre eficientes y seguros en un marco de libre competencia	13.93	19.06	17.36	19.38	16.27	86.00		
T	11.00	16.00	14.20	16.10	12.80	70.10		
P	2.93	3.06	3.16	3.28	3.47	15.90		
2.1 Control y seguridad vial	4.17	8.13	6.48	8.44	4.74	31.95		
T	2.70	6.60	4.90	6.80	3.00	24.00		
P	1.47	1.53	1.58	1.64	1.74	7.95		
2.2 Servicios de transporte terrestre	9.77	10.93	10.88	10.94	11.54	54.05		
T	8.30	9.40	9.30	9.30	9.80	46.10		
P	1.47	1.53	1.58	1.64	1.74	7.95		
3.0 Promover y proporcionar infraestructura y servicios aéreos eficientes y seguros	11.81	14.14	17.31	16.56	18.32	78.14		
T	6.11	7.14	9.01	6.96	7.42	36.64		
P	5.70	7.00	8.30	9.60	10.90	41.50		
3.1 Mejorar la infraestructura aeroportuaria	6.11	7.14	9.01	6.96	7.42	36.64		
T	6.11	7.14	9.01	6.96	7.42	36.64		
3.2 Control y seguridad del tráfico aéreo	4.50	5.60	6.70	7.80	8.90	33.50		
T	4.50	5.60	6.70	7.80	8.90	33.50		
P	4.50	5.60	6.70	7.80	8.90	33.50		

**CUADRO N° 7
PEI: REQUERIMIENTOS DE RECURSOS PARA LA IMPLEMENTACION**

Objetivos Estratégicos Generales y Específicos	Recursos Requeridos (Millones de US \$)							Total
	2002	2003	2004	2005	2006			
3.3 Servicios para el transporte aéreo que proporciona la DGAC	T	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	8.00	
	P	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00	8.00	
4.0 Promover y proporcionar infraestructura y servicios acuáticos eficientes y seguros	T	5.56	5.59	5.74	6.57	5.59	29.05	
	P	5.11	5.12	5.25	6.06	5.06	26.60	
4.1 Ampliar y mejorar la infraestructura portuaria fluvial y lacustre así como mejorar las hidrovías comerciales	T	4.56	5.12	5.25	5.86	5.06	25.85	
	P	4.56	5.12	5.25	5.86	5.06	25.85	
4.2 Control, seguridad y promoción de las actividades de transporte acuático y servicios portuarios conexos	T	1.00	0.47	0.49	0.71	0.53	3.20	
	P	0.55	0.47	0.49	0.20	0.53	0.75	
5.0 Promover el desarrollo de sist. de comunicaciones y la prestación de los servicios en un marco de libre comp.	T	25.65	27.15	28.50	30.00	31.80	143.10	
	P	12.15	13.65	14.90	16.40	18.10	75.20	
5.1 Ampliar y mejorar los servicios de telecomunicaciones	T	16.00	16.60	17.00	17.50	18.00	85.10	
	P	3.70	4.30	4.70	5.20	5.70	23.60	
5.2 Ampliar y modernizar los sistemas de control técnico	T	12.30	12.30	12.30	12.30	12.30	61.50	
	P	8.40	9.30	10.20	11.20	12.40	51.50	
5.3 Fortalecimiento del marco normativo y regulador	T	8.40	9.30	10.20	11.20	12.40	51.50	
	P	0.40	0.40	0.50	0.50	0.60	2.40	
5.4 Ampliar y mejorar el servicio postal en un mercado de libre competencia	T	0.40	0.40	0.50	0.50	0.60	2.40	
	P	0.85	0.85	0.80	0.80	0.80	4.10	
6.0 Promover e impulsar el desarrollo urbano sostenible y preservar la calidad del medio ambiente	T	4.63	4.73	5.03	5.13	5.03	24.55	
	P	3.73	3.73	4.03	4.03	4.03	19.55	
6.1 Contribuir a la gradual organización del territorio y consolidación del sistema urbano nacional	T	3.05	3.05	3.15	3.15	3.15	15.55	
	P	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	12.25	
		0.60	0.60	0.70	0.70	0.70	3.30	



**CUADRO N° 7
PEI: REQUERIMIENTOS DE RECURSOS PARA LA IMPLEMENTACION**

Objetivos Estratégicos Generales y Específicos		Recursos Requeridos (Millones de US \$)							Total
		2002	2003	2004	2005	2006	Total		
6.2	Desarrollar la normatividad y técnicas de gestión medioambiental y facilitar su aplicación	T P	1.58 1.28 0.30	1.68 1.28 0.40	1.88 1.58 0.30	1.98 1.58 0.40	1.88 1.58 0.30	9.00 7.30 1.70	
7.0	Promover la construcción y mejoramiento de viviendas	T P	0.43 0.03 0.40	0.70 0.30 0.40	0.50 0.00 0.50	0.50 0.00 0.50	0.50 0.00 0.50	2.63 0.33 2.30	
7.1	Facilitar los canales para la satisfacción de las necesidades de alojamiento	T P	0.43 0.03 0.40	0.70 0.30 0.40	0.50 0.50 0.50	0.50 0.50 0.50	0.50 0.50 0.50	2.63 0.33 2.30	
8.0	Fortalecimiento institucional	T P	33.87 5.00 28.87	35.14 5.00 30.14	31.24 0.00 31.24	32.22 0.00 32.22	34.23 0.00 34.23	166.69 10.00 156.69	
8.1	Mejorar la capacidad de gestión administrativa y de planeamiento	T P	33.87 5.00 28.87	35.14 5.00 30.14	31.24 31.24 31.24	32.22 32.22 32.22	34.23 34.23 34.23	166.69 10.00 156.69	

T: Acciones temporales (Proyectos de Inversión)

P: Acciones permanentes (Actividades)



Cuadro N° 8
Programa Multianual de Inversiones 2002 - 2006
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
(Millones de US \$)

UNIDADES EJECUTORAS/FORMULADORAS		2002	2003	2004	2005	2006	2002-2006
1. UE: ADMINISTRACION GENERAL		5.50	5.51	0.54	0.56	0.58	12.68
1.1	PROYECTOS EN EJECUCION	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
b. Sin Endeudamiento Externo							
	Estudios varios	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2	PROYECTOS NUEVOS	5.50	5.51	0.54	0.56	0.58	12.68
b. Sin Endeudamiento Externo							
	Mejora Capacidad de Gestión Administrativa y de Planeamiento	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	10.00
	Estudios varios	0.50	0.51	0.54	0.56	0.58	2.68
2. UE: TRANSPORTE AEREO		6.11	7.14	9.01	6.86	6.60	35.72
2.1	PROYECTOS EN EJECUCION	5.49	4.88	6.72	4.71	5.06	26.85
b. Sin Endeudamiento Externo							
	Construccion Del Aeródromo De Gueppi	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00
	Mejoramiento Del Aeródromo De Galilea	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Mejoramiento Del Aeropuerto De Huanuco	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00
	Mejoramiento Del Aeródromo De Iñapari	0.00	0.00	0.34	0.68	0.68	1.70
	Mejoramiento Del Aeropuerto De Cajamarca	1.61	2.33	2.34	0.72	0.00	7.00
	Mejoramiento Del Aerodromo De Tocache	0.00	0.52	1.01	1.00	1.00	3.54
	Mejoramiento Del Aerodromo de Tingo Maria	0.00	0.02	1.01	1.01	1.01	3.04
	Rehabilitacion de Pavimentos Aeropuerto de Ayacucho	1.88	2.01	2.01	0.13	0.00	6.03
	Rehabilitacion de Pavimentos Aeropuerto de Rioja	0.00	0.00	0.00	0.00	0.37	0.37
	Rehabilitacion de Pavimentos Aeropuerto de Arequipa	0.00	0.00	0.00	1.17	2.00	3.17
	Rehabilitacion de Pavimentos Aeropuerto de Pucallpa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Mejoramiento De Los Pavimentos Del Aeropuerto De Talara	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Mejoramiento Del Aeropuerto De Trujillo	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.2	PROYECTOS NUEVOS	0.62	2.26	2.30	2.15	1.54	8.87
b. Sin Endeudamiento Externo							
	Estudios De Preinversion - Inversion	0.25	0.26	0.27	0.28	0.29	1.35
	Rehabilitacion de Pavimentos Aeropuerto de Pisco	0.37	2.00	2.01	0.62	0.00	5.00
	Mejoramiento Del Aeropuerto De Tacna	0.00	0.00	0.02	1.25	1.25	2.52
3. UE: TRANSPORTE ACUATICO		5.56	5.59	5.74	6.37	5.59	28.86
3.1	PROYECTOS EN EJECUCION	4.74	2.97	1.17	1.00	1.00	10.88
b. Sin Endeudamiento Externo							
	Embarcaderos fluviales Rio Ucayali	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	5.00
	Embarcadero fluvial de San Pablo (Rio Amazonas)	0.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.23
	Embarcaderos lacustres en el Lago Titicaca	0.28	0.30	0.17	0.00	0.00	0.75
	Construcción del Terminal Fluvial de Pijuyal	2.16	0.84	0.00	0.00	0.00	3.00
	Construcción del Embarcadero fluvial de Cabo Pantoja (Rio Napo)	0.52	0.00	0.00	0.00	0.00	0.52
	Embarcadero fluvial de Tamshiyacu (Rio Amazonas)	0.00	0.83	0.00	0.00	0.00	0.83
	Rehabilitación del Terminal Portuario de Supe	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.55
3.2	PROYECTOS NUEVOS	0.82	2.62	4.57	5.37	4.59	17.98
b. Sin Endeudamiento Externo							
	Estudios De Preinversion - Inversion	0.45	0.47	0.49	0.51	0.53	2.44
	Embarcaderos Rio Madre de Dios	0.00	0.00	0.41	0.70	0.70	1.81
	Embarcadero fluvial de Sarameriza	0.00	0.68	1.17	1.17	0.43	3.46
	Reubicación del Terminal Fluvial de Pucallpa (Diseño)	0.37	0.00	0.00	0.00	0.00	0.37
	Reubicación del Terminal Fluvial de Pucallpa (Construccion)	0.00	1.47	2.51	2.50	0.93	7.40
	Otros Embarcaderos Fluviales	0.00	0.00	0.00	0.50	2.00	2.50
4. UE: VIVIENDA Y CONSTRUCCION		3.73	3.73	4.03	4.03	4.03	19.56
4.1	PROYECTOS EN EJECUCION	1.28	1.28	1.58	1.58	1.58	7.30
b. Sin Endeudamiento Externo							
	Proyectos que finalizan en el 2001	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Promoción iniciativas locales para recuperación ambiental	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	5.40
	Manejo ambiental de áreas piloto en entornos extraurbanos	0.20	0.20	0.50	0.50	0.50	1.90



Cuadro N° 8
Programa Multianual de Inversiones 2002 - 2006
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
(Millones de US \$)

UNIDADES EJECUTORAS/FORMULADORAS		2002	2003	2004	2005	2006	2002-2006
4.2	PROYECTOS NUEVOS	2.45	2.45	2.45	2.45	2.45	12.26
b.	Sin Endeudamiento Externo						
	Desarrollo de Estudios, Investigaciones y Estadísticas	1.26	1.26	1.26	1.26	1.26	6.30
	Desarrollo del Habitat	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33	1.65
	Rehabilitacion y Gestion Urbana	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44	2.22
	Programa MiBarrio	0.42	0.42	0.42	0.42	0.42	2.09
5. UE:	COMUNICACIONES	12.45	13.65	15.00	16.50	18.20	75.80
5.1	PROYECTOS EN EJECUCION	12.45	13.65	15.00	16.50	18.20	75.80
b.	Sin Endeudamiento Externo						
	Proyectos año 2001	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Apoyo a la comunicación comunal	3.50	3.90	4.30	4.70	5.20	21.60
	Gestión técnica para la administración de frecuencias	0.40	0.40	0.50	0.50	0.60	2.40
	Control del espectro radioeléctrico	8.40	9.20	10.10	11.10	12.20	51.00
	Plan nacional de telecomunicaciones	0.10	0.10	0.10	0.20	0.20	0.70
	Sistematización automatizado del Museo Filatelico	0.05	0.05	0.00	0.00	0.00	0.10
6. UE:	CAMINOS	49.22	48.87	36.73	36.37	65.37	236.57
6.1	PROYECTOS EN EJECUCION	36.20	22.87	20.64	19.76	15.77	115.24
b.	Sin Endeudamiento Externo						
	Construcción y Mejoramiento Carreteras Asfaltadas						
	Estudios varios	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Arequipa - Yarabamba - Santuario de Chapi	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	6.00
	Batan Grande - Inkawasi	0.90	1.50	1.50	1.50	0.00	5.40
	Calapuja - Azangaro	1.00	2.00	0.00	0.00	0.00	3.00
	Calzada - Soritor	0.98	1.00	1.00	0.00	0.00	2.98
	Catac - Chavin - Huari	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Chachapoyas - Kuelap	1.22	0.00	0.00	0.00	0.00	1.22
	Chilca - Sapallanga - Pucara	1.00	1.00	0.82	0.00	0.00	2.82
	Dv. Huancane - Putina	0.00	0.00	2.85	2.85	2.85	8.55
	Empalme Panamericana - Salas	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Izcuchaca - Huancavelica, Tramo I	1.55	2.58	1.53	0.00	0.00	5.66
	Lampa - Juliaca	0.86	0.86	0.00	0.00	0.00	1.72
	Pucara - Asillo	0.00	0.00	1.00	2.00	0.00	3.00
	Rio Seco - Sayan	0.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.55
	Cajamarca - Celendin	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Dv. Juliaca - Coata - Capachica	0.00	0.00	0.00	1.16	2.09	3.26
	Juliaca - Caminaca - Arapa	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Paucartambo - Oxapampa	0.00	0.00	0.00	1.66	2.99	4.65
	Ollantaytambo - Abra Málaga - Alfamayo, Tramo I	12.31	0.00	0.00	0.00	0.00	12.31
	Construcción y Mejoramiento Carreteras Afirmadas						
	Aija - Huarmey Y Huamba - Succha	0.26	0.26	0.26	0.28	0.28	1.34
	Ayacucho - Puente Pampas	0.35	0.35	0.36	0.36	0.36	1.78
	Celendin - Cajamarca - Cajabamba	0.21	0.23	0.23	0.24	0.24	1.15
	Colta - Oyolo - San Jose De Ushua	0.25	0.25	0.26	0.26	0.26	1.28
	Coracora - Upahuacho - San Javier De Alpabamba	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	1.15
	Cutervo - Santo Domingo - Puerto Chiple	0.22	0.22	0.22	0.23	0.23	1.12
	Chaucayan - Pararín - Cotaparaco	0.25	0.25	0.26	0.26	0.26	1.28
	Chuquibambilla - Huaquirca	0.16	0.16	0.00	0.00	0.00	0.33
	El Reposo - Mesones Muro	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	1.10
	Huamachuco - Puente Pallar - El Calemar	0.25	0.25	0.25	0.26	0.26	1.27
	Huasahuasi - Cachiycu - Casca	0.25	0.25	0.25	0.26	0.26	1.27
	Lajas - Santa Cruz - Puente Cumbil	0.23	0.23	0.23	0.23	0.23	1.15
	Orakusa - Santa Maria De Nieva	0.29	0.29	0.30	0.30	0.30	1.48
	Pacomanta - Macachaya	0.24	0.24	0.24	0.00	0.00	0.72
	Pampas Grande - Huanchay	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pausa - Maran - Corcuilla	0.25	0.25	0.26	0.26	0.26	1.28
	Quinuabamba - Yamyán	0.11	0.11	0.11	0.00	0.00	0.33
	Quiroz - Pallasca Y Quiroz - Tauca - Cabana - Tablachaca	0.20	0.20	0.20	0.21	0.21	1.02
	San Andres - Cuyca	0.22	0.22	0.22	0.23	0.23	1.12
	Gaban - Puente Otorongo	0.21	0.21	0.00	0.00	0.00	0.42



Cuadro N° 8
Programa Multianual de Inversiones 2002 - 2006
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
(Millones de US \$)

UNIDADES EJECUTORAS/FORMULADORAS	2002	2003	2004	2005	2006	2002-2006
Santa Teresa - Chaullay	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12
Sausal - Cascas - Contumaza	0.22	0.23	0.23	0.23	0.23	1.14
Vinzos - Chuquicara - Quiroz	0.21	0.21	0.21	0.22	0.22	1.07
Vizcachani - Chivay - Huambo	0.22	0.22	0.22	0.22	0.22	1.10
Yauya - San Nicolas	0.26	0.26	0.26	0.27	0.27	1.32
Rehabilitación Carreteras Afirmadas						
Asia - Coayllo - Pilas - Huampara	0.22	0.22	0.21	0.21	0.21	1.07
Ayabaca - Sajinos Y Puente Paraje - Montero - Ayabaca	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cajatambo - Pativilca Y Accesos	0.22	0.22	0.21	0.21	0.21	1.07
Carhuamayo - Oxapampa	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07
Corral Quemado - Ocalli	0.20	0.22	0.22	0.21	0.21	1.06
Machahuay - Andahua - Orcopampa	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.45
Otuzco - Usquil - Baños Chimu Y Accesos	0.00	0.22	0.21	0.21	0.21	0.85
San Jeronimo - Huangascar - Madean	0.22	0.23	0.00	0.00	0.00	0.45
Tayabamba - Huacrachuco - Sihuas - Comaru	0.32	0.32	0.32	0.31	0.31	1.58
Rehabilitación Fenómeno El Niño						
Rehabilitación Puentes Fenomeno El Niño	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Caminos Locales						
Caminos Locales	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Puentes						
Construcción de Puentes (Proy 2001)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Puentes de Emergencia	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Construcción Puente Pacchotingo Y Accesos	0.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.60
Puente Confraternidad Peru - Japon	1.02	1.02	1.02	1.02	0.00	4.09
Puente Pacocha 1ra. Y 2da. Etapa (Osmore)	1.08	1.08	1.08	0.00	0.00	3.24
Puentes Crisnejas, Cascasen, La Huaylla, Cochabamba, Yonan, La Muyana, Chetilla	0.71	0.71	0.71	0.71	0.71	3.56
Puentes Dos De Mayo, Huincucho, San Antonio Y Accesos	0.46	0.46	0.00	0.00	0.00	0.91
Puentes Huacramayo, Ponton, Pampas Y Accesos, Colcachaca, Piene I, Piene II	0.95	0.95	0.00	0.00	0.00	1.90
Puentes Huancabamba, Fierro, Emerquina, Sondor Y Accesos	0.82	0.00	0.00	0.00	0.00	0.82
Puentes Pampa Blanca, Punta Colorada, Chilina, Consuelo	1.73	1.73	1.73	1.73	0.00	6.93
Puentes Ponton, Fortaleza, Ulquipata, Huaquillo, Yanahuara, Amacho, La Oroya, Huadyumbre, Rio Salado, Tupac Amaru, Paccha, Collpani, Chaullay, Puerto Carmen Y Accesos	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12
6.2 PROYECTOS NUEVOS	13.03	26.00	16.08	16.61	49.60	121.33
a. Con Endeudamiento Externo						
Convenio Perú - Ecuador (Por definir)						
Puente Internacional y Variante (Eje 1: Guayaquil - Piura)	0.00	6.71	7.49	0.00	0.00	14.20
El Alamor - Lancones - Poechos - Emp R1A (Eje 2: Arenillas - Sullana)	6.15	9.80	0.00	0.00	0.00	15.95
Poechos - Emp. R1A (Eje 2: Arenillas - Sullana)	2.68	4.28	0.00	0.00	0.00	6.96
Piura - Sullana - La Tina - Macará (Eje 3: Loja - Sullana)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Puente Macara y Accesos (Eje 3: Loja - Sullana)	0.00	0.49	5.78	0.94	0.00	7.20
El Reposo - Pta. Carretera (Eje 4: Loja - Sarameriza)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Pta. Carretera - Km. 232.60 Dv. Sta. Ma. De Nieva (Eje 4: Loja - Sarameriza)	0.00	0.00	1.78	3.21	1.43	6.42
Construcción Pte. Balsas y Accesos (Eje 4: Loja - Sarameriza)	0.00	0.00	0.00	0.00	2.26	2.26
Otros Puentes y Obras de Arte	0.00	0.00	0.00	0.00	3.46	3.46
Sajinos - Ayabaca (Asfaltado)	0.00	0.00	0.00	0.00	13.77	13.77
Cabuya - Cazaderos (Afirmado)	0.00	0.00	1.04	12.46	0.00	13.50
Pampas de Hospital - Cotrina (Afirmado)	0.00	0.00	0.00	0.00	10.12	10.12
Matapalos - Papayal (Afirmado)	0.00	0.00	0.00	0.00	5.06	5.06
Caminos Rurales	0.00	0.00	0.00	0.00	13.49	13.49
Preinversión CAF						
Estudios de preinversión CAF	4.20	4.73	0.00	0.00	0.00	8.93



Cuadro N° 8
Programa Multianual de Inversiones 2002 - 2006
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
(Millones de US \$)

UNIDADES EJECUTORAS/FORMULADORAS		2002	2003	2004	2005	2006	2002-2006
7. UE: REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE CARRETERAS - BID		32.75	45.39	49.56	44.97	49.48	222.14
7.1	PROYECTOS EN EJECUCION	32.75	45.39	49.56	44.97	49.48	222.14
a.	Con Endeudamiento Externo						
	Convenio de Préstamo 836/OC-PE						
	Puentes Cusco - Abancay (6 u)	3.42	0.00	0.00	0.00	0.00	3.42
	Puentes Chalhuanca - Abancay (6 u)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Convenio de Préstamo 1150/OC-PE						
	Cusco - Combapata	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Huancayo - Imperial	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Imperial - Izcuchaca	8.72	13.08	0.00	0.00	0.00	21.80
	Tingo Maria - Aguaytia	18.49	32.31	30.73	9.23	0.00	90.76
	Aguaytia - Pucallpa	0.00	0.00	12.29	20.48	34.13	66.90
	Via evitamiento La Oroya	0.00	0.00	6.54	15.26	0.00	21.80
	Via evitamiento Urcos	0.00	0.00	0.00	0.00	15.35	15.35
	Dv. Imperial - Mayocc - Huanta - Ayacucho	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Convenio de Préstamo 1058/OC-BID						
	Pte. Morrope II, Pte. San José, Pte. Tomasita I y II, Pte. El Sarco I y II.	1.28	0.00	0.00	0.00	0.00	1.28
	Pte. Integración	0.84	0.00	0.00	0.00	0.00	0.84
	Pte. Bolognesi	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pte. Débora I y II	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pte. Bocopan, Pte. Quebrada Grande, Pte. Bolsico	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
8. UE: REHABILITACION SECTOR TRANSPORTE - BANCO MUNDIAL		20.02	37.40	56.95	40.99	25.86	181.22
8.1	PROYECTOS EN EJECUCION	20.02	24.61	34.67	26.06	25.86	131.22
a.	Con Endeudamiento Externo						
	Convenio de Préstamo 3737-PE						
	Conjunto de Puentes Huallaga (20 u)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Conjunto de Puentes Marañon - Utcubamba (17 u)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Convenio de Préstamo CAF: Rioja - Tarapoto						
	Rioja - Tarapoto (CAF)	9.82	0.00	0.00	0.00	0.00	9.82
	Convenio de Préstamo KFW: Olmos - Corral Quemado						
	Olmos - C. Quemado (1a Etapa)	5.88	5.97	0.00	0.00	0.00	11.85
	Olmos - C. Quemado (2a Etapa)	4.32	7.20	2.88	0.00	0.00	14.40
	Convenio de Préstamo en Preparación						
	Pedro Ruiz Gallo - Rio Nieva (Sector: Naranjitos - Corontochaca)	0.00	0.00	6.50	6.50	0.00	13.00
	Ingenio - Chachapoyas	0.00	11.44	20.36	0.00	0.00	31.80
	Km 50 - Pte. Tamborapa - San Ignacio - Rio Canchis	0.00	0.00	4.93	19.56	19.56	44.05
	Tarapoto - Juanjui	0.00	0.00	0.00	0.00	6.30	6.30
8.2	PROYECTOS NUEVOS	0.00	12.79	22.28	14.93	0.00	50.00
a.	Con Endeudamiento Externo						
	Convenio de Préstamo en Preparación						
	Puentes	0.00	3.76	6.24	0.00	0.00	10.00
	Seguridad Vial: Obras y medidas físicas a ser ejecutadas por SINMAC	0.00	2.26	4.01	3.73	0.00	10.00
	Mantenimiento Vial: Contratos por nivel de servicio.	0.00	6.77	12.03	11.19	0.00	30.00
9. UE: PROGRAMA NACIONAL DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION VIAL		44.73	45.65	26.85	28.75	12.80	158.78
9.1	PROYECTOS EN EJECUCION	44.73	45.65	26.85	28.75	12.80	158.78
a.	Con Endeudamiento Externo						
	Convenio de Préstamo JBIC PE-P22						
	Olmos - Corral Quemado, Km 140+000 al km 196+300	4.31	6.46	0.00	0.00	0.00	10.77



Cuadro N° 8
Programa Multianual de Inversiones 2002 - 2006
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
(Millones de US \$)

UNIDADES EJECUTORAS/FORMULADORAS		2002	2003	2004	2005	2006	2002-2006
	Chamaya - Jaen - San Ignacio, Tramo: Chamaya - Km 50	0.00	0.00	5.90	5.90	0.00	11.80
	La Oroya - Pte. Matachico	11.04	0.00	0.00	0.00	0.00	11.04
	Pte. Matachico - Huancayo	8.77	7.17	0.00	0.00	0.00	15.94
	Jauja - Acolla - Tarma	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Pte. Ricardo Palma - Cocachacra	0.80	0.00	0.00	0.00	0.00	0.80
	Cocachacra - Matucana	1.15	0.00	0.00	0.00	0.00	1.15
	Matucana - San Mateo	2.14	0.00	0.00	0.00	0.00	2.14
	San Mateo - La Oroya	3.09	12.35	0.00	0.00	0.00	15.44
	Huaura - Sayán	0.00	0.00	6.75	6.75	0.00	13.50
	Sayán - Churín	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Puente Stuart	1.17	1.76	0.00	0.00	0.00	2.93
	Puente Collana	1.27	1.90	0.00	0.00	0.00	3.17
b. Sin Endeudamiento Externo							
	Control y Seguridad Vial	2.70	6.60	4.90	6.80	3.00	24.00
	Construcción y equipamiento Casetas Peaje	8.30	9.40	9.30	9.30	9.80	46.10
10. UE: CAMINOS RURALES		36.14	37.86	41.01	21.75	0.00	136.76
10.1 PROYECTOS EN EJECUCION		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
a. Con Endeudamiento Externo							
Convenio de Préstamo Caminos Rurales I							
	Mantenimiento Caminos Rurales	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Mejoramiento de Caminos Herradura	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Mejoramiento de Calles	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Rehabilitación Caminos Rurales	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Rehabilitación Caminos Secundarios	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10.2 PROYECTOS NUEVOS		36.14	37.86	41.01	21.75	0.00	136.76
a. Con Endeudamiento Externo							
Convenio de Préstamo en Preparación							
	Rehabilitación Caminos Rurales	18.86	18.86	18.91	2.38	0.00	59.00
	Rehabilitación Caminos Secundarios	1.70	1.70	1.70	0.00	0.00	5.10
	Mejoramiento Caminos Herradura	0.89	1.75	1.76	1.73	0.00	6.13
	Mejoramiento Calles en Poblados	1.10	1.10	1.10	1.10	0.00	4.40
	Mantenimiento Caminos Rurales	12.85	13.33	14.13	14.93	0.00	55.24
	Piloto Gestión Vial Provincia Arequipa	0.75	1.12	1.31	0.05	0.00	3.23
	Piloto acceso intermodal Selva (06 embarcaderos)	0.00	0.00	2.10	1.56	0.00	3.66
12. UE: PROGRAMA CORREDOR VIAL INTEROCEANICO DEL SUR		30.15	49.92	33.78	0.00	0.00	113.84
12.1 PROYECTOS EN EJECUCION		30.15	49.92	33.78	0.00	0.00	113.84
a. Con Endeudamiento Externo							
Convenio de Préstamo JBIC PE-P15							
	Cusco Abancay (tramo IV)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Yura - Patahuasi - Sta. Lucia Tramo I	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Yura - Patahuasi - Sta. Lucia Tramo II	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Yura - Patahuasi - Sta. Lucia Tramo III	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Yura - Patahuasi - Sta. Lucia Tramo IV	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Variante Puente Desaguadero	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Convenio de Préstamo CAF: Juliaca - Desaguadero							
	Juliaca - Desaguadero Tramo I	0.00	12.16	9.70	0.00	0.00	21.86
	Juliaca - Desaguadero Tramo II	0.00	3.37	8.58	0.00	0.00	11.96
	Estabilización de Taludes Ilo - Desaguadero, Tramo II						
Convenio de Préstamo JBIC PE-P18							
	Chalhuanca - Abancay, Tramo I (Chalhuanca - Pte. Antarumi)	15.37	15.37	4.46	0.00	0.00	35.21
	Chalhuanca - Abancay, Tramo II (Pte. Antarumi - Abancay)	8.87	13.27	11.04	0.00	0.00	33.18
	Chiclayo - Chongoyape, Tramo I	5.90	5.74	0.00	0.00	0.00	11.64
16. UE : POR DEFINIR		49.15	43.41	107.11	231.52	285.87	717.05
16.1 PROYECTOS EN EJECUCION		49.15	0.00	19.99	144.64	228.16	441.93
a. Con Endeudamiento Externo							
	Ayacucho - San Francisco	0.00	0.00	8.48	31.22	0.00	39.70
	Patahuasi - Yauri - Sicuani - Combapata	0.00	0.00	11.51	53.85	42.34	107.70

Cuadro N° 8
Programa Multianual de Inversiones 2002 - 2006
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
(Millones de US \$)

UNIDADES EJECUTORAS/FORMULADORAS		2002	2003	2004	2005	2006	2002-2006
	Ayacucho - Abancay	0.00	0.00	0.00	42.93	70.90	113.83
	Casma - Yautan - Huaraz	0.00	0.00	0.00	16.64	23.06	39.70
	Emp. Km 65 Pan. Norte - Huancabamba	0.00	0.00	0.00	0.00	10.79	10.79
	Catac - Huari - Pomabamba	0.00	0.00	0.00	0.00	34.40	34.40
	Iquitos - Nauta	0.00	0.00	0.00	0.00	46.67	46.67
Rehabilitación Panamericana Norte - El Niño							
	Lambayeque - Dv. Bayovar - Piura	21.21	0.00	0.00	0.00	0.00	21.21
	Los Organos - Aguas Verdes	10.50	0.00	0.00	0.00	0.00	10.50
	Sullana - Talara - Los Organos	17.44	0.00	0.00	0.00	0.00	17.44
16.2	PROYECTOS NUEVOS	0.00	43.41	87.12	86.88	57.71	275.12
a.	Con Endeudamiento Externo						
	Dv. Tocache - Tocache	0.00	18.61	37.34	37.23	24.73	117.91
	Tocache - Juanjui	0.00	24.81	49.78	49.65	32.98	157.21
RESUMEN							
PROYECTOS EN EJECUCION		236.9	211.2	210.0	288.0	357.9	1304.0
PROYECTOS NUEVOS		58.6	132.9	176.3	150.7	116.5	635.0
TOTAL		295.5	344.1	386.3	438.7	474.4	1939.0

