



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Oficina General de Planificación y Presupuesto

Dirección de Planificación

Plan Estratégico Institucional 2004 - 2006

Lima, Julio 2003

Plan Estratégico Institucional

2004 - 2006

a) ROL ESTRATÉGICO DE LA INSTITUCION

Satisfacer eficientemente las demandas de servicios de transportes y comunicaciones de la población y sectores productivos, proporcionando y/o promoviendo el desarrollo de la infraestructura y garantizando la prestación competitiva de dichos servicios.

b) DIAGNÓSTICO GENERAL

Situación Sub-Sector Transportes

Infraestructura Terrestre

La Red Vial Nacional tiene una longitud de 16,857 Km de los cuales 8,785 Km son asfaltados y 5,532 Km afirmados, con carreteras que requieren replanteamiento en el trazado y geometría, a fin de adecuarlas a los tráficos actuales y adicionar confiabilidad y seguridad, para lo cual se requieren significativos montos de recursos y que en los próximos años no podrán ser aportados por el Estado, siendo necesario contar con la inversión privada nacional y extranjera, a través de las concesiones y/o nuevas modalidades de financiamiento, las que actualmente se vienen estudiando en el marco de foros de integración regional como el Foro de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).¹

La Red Vial Departamental con 14,250 Km de carreteras, constituye el 18% de la red total y comprende las rutas o ejes secundarios de importancia departamental o regional, vinculan capitales de departamentos con capitales de provincias o éstas entre sí, solo un 8% asfaltada, 42% afirmada y el resto sin afirmar y trochas. La gestión de esta red corresponde al Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Departamental – PROVIAS Departamental.²

Asimismo, a fin de garantizar la transitableidad de la Red Vial Nacional y Departamental y brindar a los usuarios aceptables niveles de infraestructura con adecuado mantenimiento, se requiere asignar importantes montos de recursos, para lo cual es imprescindible continuar con el proceso de tercerización de las labores de concesión de las carreteras, promoviendo la creación y participación de micro empresas con capitales privados.

En la Red Vial Local de aproximadamente 46,910 Km, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural – PROVIAS Rural, se viene atendiendo los requerimientos en 17,000 Km, y se tiene aún como 29,910 Km sin ninguna intervención, se espera continuar con la ampliación de la cobertura de



¹ Proyecto Especial Proviás Nacional

² Proyecto Especial Proviás Departamental



atención, principalmente con la participación de los gobiernos locales y comunidad organizada, como parte del proceso de Descentralización del país.³

Las restricciones presupuestales y los crecientes requerimientos de las organizaciones civiles regionales, han dado lugar a disminuir la asignación destinada al mantenimiento de las vías, lo que ha obligado a disminuir la calidad y cobertura de las actividades de conservación, dilatando los períodos de ejecución, especialmente los referidos al mantenimiento periódico, actualmente sólo el 29% de la red total de carreteras está sometida a algún tipo de conservación y sólo el 12.5% cuenta con mantenimiento permanente.

En el caso de la Red Vial Nacional Asfaltada, cuyo mantenimiento se realiza con ingresos directamente recaudados provenientes de los peajes, la recaudación es insuficiente. La perspectiva está dirigida a destinar dichos recursos exclusivamente al mantenimiento de estas vías y también progresivamente al sinceramiento de las tarifas actualmente vigentes.

Las concesiones de la Red Vial N° 05 (Ancón – Pativilca) y la Red Vial N° 06 (Pucusana – Guadalupe), ocasionarán una reducción en la recaudación de aproximadamente 30%, lo cual implicará una reducción del presupuesto necesario para el mantenimiento adecuado de la Red Vial Nacional.

Asimismo, en las actividades de transportes y comunicaciones, el Sector viene insertando acciones y funciones de gestión ambiental, como un factor del desarrollo sostenible del país.

También es importante señalar que el Ferrocarril Huancayo – Huancavelica, anualmente en promedio transporta 500,000 pasajeros y 40,000 toneladas de carga, con tendencia a incrementarse si mejoran las condiciones de la oferta, significando un tráfico importante para el desarrollo del área de influencia considerada de extrema pobreza.

Servicios de Transporte Terrestre

En cuanto a los servicios de transporte terrestre, la importación de vehículos usados, la desregulación de las rutas y tarifas públicas, el mejoramiento de las vías y la difícil situación económica del país generaron un crecimiento desordenado del parque automotor destinado a los servicios de transporte terrestre.

El principal problema de los servicios de transporte terrestre es la informalidad que es practicada por quienes no cuentan con las respectivas autorizaciones y por aquéllos que, teniendo la autorización, operan informalmente incumpliendo las disposiciones que regulan el servicio y otras vinculadas. Esta informalidad se expresa en el desorden, la inseguridad, y la baja calidad del servicio, generando dificultades para asegurar la libre competencia en la prestación de los servicios y afectando a los usuarios en términos de seguridad, oportunidad y calidad a los inversionistas, la posibilidad de recuperación de su capital y el desarrollo de la empresa.⁴

En la década del 90, la política en materia de transporte terrestre del gobierno de turno, se orientó a la desregulación de los servicios, liberando el acceso a las rutas de servicio de transporte interprovincial de pasajeros y transporte urbano, así como la libre fijación de las tarifas y fletes, con la finalidad de promover la

³ Dirección General de Caminos y Ferrocarriles

⁴ Dirección General de Circulación Terrestre-Dirección Técnica Normativa de Circulación Terrestre



inversión privada, el incremento de la oferta para satisfacer las necesidades de transporte de los usuarios y el mejoramiento de la calidad de los servicios; sin embargo en los primeros años de este proceso, la falta de reglamentación para establecer los requisitos y condiciones para la prestación de los servicios y la ausencia de control propició el desorden, el uso de vehículos inadecuados, el deterioro de la seguridad, saturación del mercado y el crecimiento de la informalidad.

La regulación expedida a partir de 1992 no fue aplicada plenamente, debido al manejo político del transporte y a la reducción del aparato estatal, en desmedro de una adecuada gestión administrativa y la incapacidad para instrumentar y ejercer un eficiente control en la operación de los servicios.

De otro lado, por la falta de una política laboral del estado, la fuerza laboral desocupada por la aplicación del modelo económico imperante y la reducción del estado se orientó al a actividad del transporte como una alternativa de sobrevivencia, lo que se vio favorecida por la facilidad para adquirir vehículos a bajos precios por la importación de vehículos usados, llegándose a incrementar el parque automotor utilizado en la prestación de los servicios en proporciones que superan la demanda efectiva del servicio, distorsionando el mercado.

El crecimiento de la oferta ha generado que la tarifa cobrada se estabilice, mientras que los costos de operación y reposición han aumentado, con lo que las empresas han experimentado dificultades financieras.

La situación descrita anteriormente, devino en el deterioro de la calidad de los servicios, el deterioro del ambiente de las principales ciudades del país y en el incremento de la siniestralidad a niveles alarmantes, con alto costo de bienes y vidas humanas, por lo que se planteó la necesidad de disponer de un marco jurídico que, asegurando la libre competencia, se salvaguarde la salud y seguridad de los usuarios y la protección del ambiente. En este sentido, se promulgó la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, que recoge los lineamientos de política del estado en la materia, disponiendo que mediante la reglamentación respectiva se instrumente las herramientas que contribuyan a la aplicación de dicha política.⁵

No obstante las disposiciones contenidas en la Ley, los reglamentos sobre transporte y tránsito terrestre, expedidos al amparo de la ley citada, son deficientes, sesgados y en algunos casos inaplicables, por cuanto contravienen las disposiciones de la ley que reglamentan y de normas afines de mayor jerarquía. Mientras la ley se orienta a la generación de reglamentos de carácter técnico, lo aprobado en los citados reglamentos se orienta a desarrollos legales y administrativos sesgados que desnaturalizan los lineamientos contenidos en la Ley.

Como medida de solución al escenario creado, en especial por el Reglamento Nacional de Administración de Transportes la administración viene desarrollando la reformulación de los reglamentos a efectos de concordarlos con lo previsto con la Ley N° 27181 y el marco jurídico vigente, con un claro objetivo de desarrollar la industria del transporte en el marco de los lineamientos señalados en la citada ley, de tal manera que se supere la respuesta a situaciones de coyuntura de os agentes que presionan por soluciones en función de sus intereses que hace perder de vista el tratamiento técnico integral que conlleve a soluciones

⁵ Dirección General de Circulación Terrestre-Dirección Técnica Normativa de Circulación Terrestre



permanentes orientadas a lograr objetivos de seguridad y calidad y del servicio con transparencia de la competencia.⁶

El sector privado que presta los servicios de transporte, contribuye al agravamiento de la problemática del transporte en la medida que sus unidades económicas no se han consolidado organizándose técnicamente para ofertar servicios de calidad y seguridad en libre competencia y a pesar de contar con la respectiva autorización legal, su actividad tiene un alto componente de informalidad para evadir las responsabilidades y los recursos que logra como resultado de la prestación de los servicios no es reinvertido para capitalizar su capacidad operativa; de tal forma que logre competitividad frente a los demás operadores y otros modos de transporte.

Transporte Aéreo

Respecto al transporte aéreo en julio de 1997 el Perú obtuvo la Categoría I, al acreditar que se cumplía con las estándares internacionales de seguridad, la que fue ratificada recientemente, categoría que sólo algunos países sudamericanos ostentan, entre ellos Brasil, Chile y recientemente Bolivia. 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 está constituida por 147 instalaciones. Al año 2003 la Corporación Peruana de Aviación Comercial (CORPAC S. A.) está encargada de la gestión de 54 aeropuertos y/o aeródromos, de los cuales 35 presentan movimiento de operaciones, pasajeros, carga y correo, y 29 aeródromos o campos de aterrizaje no registran movimiento aeroportuario.⁷

El aeropuerto internacional Jorge Chávez, principal terminal aeroportuario del país, 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, fue concesionado en febrero del 2001 y en el período del PESEM, se ha previsto concesionar los aeropuertos de Arequipa, Trujillo e Iquitos y la construcción del Aeropuerto de Chincheros en el Cusco.

En la región amazónica el transporte aéreo es uno de los modos de transporte más importantes 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 aeropuertos de Tumbes, Tarapoto, Cusco, Cajamarca, Jaén, Huánuco, Juliaca y el aeródromo de Puerto Esperanza (Ucayali), también la rehabilitación de los aeródromos de Nasca (Ica) y Breu (Ucayali); el mejoramiento de los aeródromos de Huamachuco (La Libertad), Huancabamba (Piura), Mazamari (Junín) y Jauja (Junín).⁸

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.

⁶ Dirección General de Circulación Terrestre-Dirección Técnica Normativa de Circulación Terrestre

⁷ Dirección General de Aeronáutica Civil

⁸ Dirección General de Aeronáutica Civil-Dirección de Infraestructura Aeroportuaria



Transporte Acuático

El transporte acuático en el país, como resultado de los cambios operativos y estructurales del transporte marítimo internacional, ha experimentado cambios importantes en su política naviera y portuaria, hecho que ha incidido favorablemente en nuestro comercio exterior. La eliminación de algunas restricciones administrativas, así como la liberalización de la prestación de los servicios navieros y portuarios, ha facilitado y promovido la participación del sector privado, posibilitando a que el exportador tenga la libertad de escoger las naves que le son más favorables en tiempo, calidad y costo del servicio.

El transporte acuático de cabotaje en el ámbito marítimo, no obstante de estar reservado a las empresas navieras nacionales, no se ha desarrollado como se esperaba debido, entre otras razones, al escaso volumen de carga y por la competencia del transporte terrestre.

En el ámbito del transporte fluvial, se cuenta con un número considerable de empresas navieras y una flota importante que en los últimos tiempos ha sido renovada, pero la deficiente organización operativa existente origina que la prestación de servicios diste mucho de los niveles de eficiencia a los prestados en otros países.

El sistema portuario nacional está conformado por un total de 21 puertos comerciales, de los cuales 17 son marítimos, 3 fluviales y 1 lacustre, en su mayoría han sido construidos durante los años 60 y 80, situación que confirma la antigüedad de las instalaciones portuarias de uso público, aspecto que limita competitividad portuaria respecto a otros puertos internacionales. A la fecha, el único puerto comercial de uso público entregado en concesión al sector privado es el de Matarani⁹.

Uno de los puertos más importantes del sistema portuario y que cuenta con mayor infraestructura es el Puerto del Callao, el cual cuenta con 9 muelles convencionales y 2 especializados en graneles, siendo el puerto líder en el tráfico de contenedores (90% del total nacional) pero mantiene particularmente limitaciones de infraestructura y equipamiento moderno para la atención de buques portacontenedores. A la fecha se estima que el déficit de infraestructura para el tráfico de contenedores es del orden del 25%, situación que califica a nuestro primer puerto con niveles de eficiencia por debajo de otros puertos internacionales.

En cuanto a la infraestructura fluvial, se vienen desarrollando diversos proyectos en la Región Amazónica, de manera de mejorar la navegabilidad comercial de los principales ríos, así como dotar a las localidades ribereñas y fronterizas de infraestructura portuaria básica que brinde seguridad para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

Al respecto, cabe mencionar que en los últimos seis años se han construido los embarcaderos fluviales de Mazán, Contamana y San Pablo, ubicados en el departamento de Loreto. Igualmente, se reubicó y mejoró el Terminal Fluvial de Yurimaguas en el río Huallaga y se construyó en el departamento de Apurímac el Embarcadero Lacustre de Pacucha. También se efectuaron diversos estudios para la construcción de los embarcaderos fluviales de Pijayal, Tamshiyacu y

⁹ Dirección General de Transporte Acuático-Dirección de Actividades Portuarias



Saramiriza en el departamento de Loreto, así como los estudios de los embarcaderos en el río Madre de Dios y Ucayali.¹⁰

Como parte de los cambios estructurales en el ámbito portuario, el Perú cuenta con la primera Ley del Sistema Portuario Nacional, norma jurídica que permitirá desarrollar y modernizar los puertos comerciales de uso público acorde con las actuales exigencias del transporte acuático internacional, en la que se espera que el sector privado sea el actor principal en la inversión operación portuaria.

Situación Sub-Sector Comunicaciones

El sector telecomunicaciones ha registrado un considerable desarrollo en los últimos años, constituyendo un componente esencial en el desarrollo e integración del país y crecimiento de la economía en su conjunto. La privatización de las empresas públicas de telecomunicaciones y el otorgamiento de concesiones para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones al sector privado, como parte del proceso de reestructuración de este sector, han logrado importantes beneficios para los usuarios tales como la expansión y modernización de los servicios, disminución considerable del tiempo de espera para la atención de solicitudes de nuevas líneas telefónicas, desarrollo de servicios básicos de telecomunicaciones en áreas rurales, una mejora sustancial de la calidad de los servicios, mayor disponibilidad de servicios a nivel nacional, menores tarifas producto de la competencia, entre otros.

No obstante dicho desarrollo, a nivel internacional el Perú aún se encuentra entre los países con menor teledensidad en la región. Países más pobres que el Perú, con un menor ingreso per cápita, tienen un mayor número de líneas de teléfonos por habitante. Así, por ejemplo, de acuerdo a las estadísticas de los Organismos Reguladores para el año 2002, Perú (14.7) presenta menores niveles de teledensidad que Ecuador (23.10), Bolivia (17.1), Colombia (25.6) y Venezuela (37.6). La baja teledensidad en el Perú se debe a diversos factores, entre los cuales pueden mencionarse el nivel comparativamente elevado de las tarifas, así como el entorno macroeconómico y el bajo ritmo de crecimiento del empleo y los ingresos. También tienen cierta incidencia las peculiaridades de nuestra geografía, que elevan los costos de la expansión de las redes, así como la exclusión social y la falta de equidad en los ingresos, que limitan el tamaño del mercado y la demanda efectiva por los servicios de telecomunicaciones.¹¹

Sin embargo, la experiencia internacional nos muestra que en los mercados donde existe competencia, se generan incentivos a la eficiencia y la innovación, posibilitando el crecimiento de las actividades económicas del país. Asimismo en el Perú, en servicios como el de larga distancia, la competencia ha tenido un impacto significativo en la reducción de las tarifas en beneficio de los usuarios. De aquí que, la política de desarrollo del sector y el marco regulatorio vigente se orienten a promover la competencia y a facilitar la oferta de un abanico más amplio de servicios y de opciones tarifarias, que respondan a las diversas necesidades de los distintos tipos de usuarios.

Respecto a la evolución de la densidad telefónica del servicio fijo se observa que a marzo del 2003 era de 6.19 líneas de abonado en servicio por cada 100 hab. a nivel nacional. Asimismo, como se aprecia, a partir de 1998 existe una marcada disminución en la dinámica de crecimiento de las líneas en servicio por cada 100 habitantes.

¹⁰ Dirección General de Transporte Acuático-Dirección de Actividades Portuarias

¹¹ Secretaría de Comunicaciones



A marzo del 2003 había 1'675,462 líneas de abonado de telefonía fija en servicio a nivel nacional, de las cuales aproximadamente casi el 68% de estas, se concentran en Lima y Callao. A continuación están los departamentos de La Libertad y Arequipa que cuentan con el mayor número de líneas fijas en servicio.¹²

Asimismo, el servicio de telefonía móvil ha experimentado un gran crecimiento en cuanto al número de abonados a partir de 1996, debido entre otros factores a la introducción del sistema tarifario "el que llama paga", la reducción del costo de acceso al servicio por efecto de la competencia, la introducción de la tecnología digital, y la entrada al mercado del Servicio de Comunicaciones Personales, registrando al primer trimestre del 2003 una teledensidad a nivel nacional, de 8.72 líneas móviles por cada 100 habitantes. Asimismo, en la actualidad el número de líneas móviles ha superado el número de líneas en servicio de telefonía fija a nivel nacional.

En cuanto a nivel de penetración telefónica para el año 2003, en conjunto la telefonía fija y móvil han alcanzado el 15%.

Respecto al servicio de teléfonos públicos, a marzo del 2003 se cuenta con 112,889 a nivel nacional, lo que representa 4.17 teléfonos públicos por cada 100 habitantes. Asimismo, del total de teléfonos públicos existentes a nivel nacional, más del 50% se concentran en Lima y Callao, seguido por Arequipa con poco más del 6% del total.¹³

En síntesis, el mercado de las telecomunicaciones en el Perú desde su apertura ha experimentado un importante crecimiento en determinados servicios, como la telefonía móvil y el servicio de larga distancia nacional e internacional. También se han producido transformaciones fruto de la convergencia y el desarrollo de nuevas tecnologías. Sin embargo, los niveles de teledensidad en el Perú se encuentran por debajo de otros países de la región, las disparidades por estratos socioeconómicos y regionales en nuestro país persisten -con lo cual los sectores de menores recursos tienen acceso limitado a estos servicios-, y se ha producido una marcada desaceleración del crecimiento de líneas en telefonía fija en los últimos años. La estructura de la industria presenta altos niveles de concentración y se evidencia una limitada oferta de servicios que respondan a las necesidades y demandas de los consumidores de menores ingresos, principalmente en las ciudades de menor tamaño y en las zonas de la periferia urbana.

En lo que respecta al servicio de televisión por cable, durante los últimos cuatro años, el número de abonados del servicio de televisión por cable en el Perú se incrementó en 42%, ascendiendo a alrededor de 450,000 abonados a nivel nacional. Asimismo se cuenta con un importante número de redes desplegadas principalmente en las capitales de provincia y grandes ciudades. Sin embargo, cabe precisar que el 75% de los abonados se encuentran en Lima y Callao y un operador dominante maneja el 81% del mercado. El 19% restante se encuentra distribuido entre 115 concesionarios autorizados a operar a nivel nacional.

Dado el importante potencial que conllevan las redes de televisión por cable como sustituto para la prestación de los servicios de telefonía fija y acceso a Internet, el sector viene impulsando la adopción de nuevas políticas tendientes a promover su desarrollo en el país.

En lo que respecta a los servicios de radiodifusión, el Sector continua con el esfuerzo orientado a la pronta atención de solicitudes de autorización de estaciones de radiodifusión sonora y televisiva. Así, en los últimos doce meses se

¹² Secretaría de Comunicaciones

¹³ Secretaría de Comunicaciones



han entregado más autorizaciones que durante los tres años anteriores. Sin embargo, en estos servicios se tiene una alta informalidad, lo que conlleva a la necesidad de fortalecer los mecanismos de regulación, así como continuar con el desembalse de expedientes acumulados durante la década pasada.

De acuerdo al Reglamento General de la Ley de Telecomunicaciones vigente, el uso eficiente del espectro radioeléctrico atribuido al Servicio de Radiodifusión, tiene que tener en cuenta la utilización del espectro radioeléctrico y la operación de los servicios de radiodifusión, la necesidad de prevenir y evitar, en la medida de lo posible, interferencias perjudiciales entre los diferentes servicios.

Por otro lado, el desarrollo y uso creciente de las tecnologías de la información y en especial del Internet, están ejerciendo un gran impacto en todos los ámbitos de la sociedad, principalmente por su tendencia a la masificación y por representar un medio eficaz para difundir y acceder a todo tipo de información.

Por su parte el Sector se ha planteado como una de las metas, el incrementar sustancialmente el acceso a Internet en el Perú, principalmente a través de la promoción de servicios que provean capacidad de comunicación en el tramo de acceso local, prestación del servicio de acceso a Internet en zonas rurales y zonas de preferente interés social.

Las tecnologías de la información y comunicación constituyen, en el siglo XXI el eje central de la construcción de la nueva economía mundial basada en el conocimiento. Estas tecnologías son la base de una nueva forma de organización y de producción de bienes y servicios a escala mundial, redefiniendo la manera en que los países se insertan en el sistema global económico y social teniendo en cuenta que la economía moderna depende cada vez más del conocimiento.

Los profundos cambios que está introduciendo la Sociedad de la Información en países en desarrollo como el nuestro, representan un cambio profundo en la organización de la sociedad, permitiendo el acceso de la población a mayores facilidades en el campo de la producción, los negocios, la prestación de diversos tipos de servicios y facilitan las actividades en campos sociales tales como la educación, la salud, la creación de nuevos puestos de trabajo, reduciendo de esta manera la marginalidad social. Este fenómeno mundial representa una oportunidad para superar los niveles de subdesarrollo, pero representa también un nuevo riesgo si no se cuenta con el debido apoyo político y no se promueve su acceso a todos los niveles sociales.

En la Cumbre de las Américas celebrada en Québec a fines del año pasado, en la cual participó el presidente Alejandro Toledo, los Jefes de Estado aprobaron una Agenda de Conectividad para las Américas en la que se encarga a los países miembros elaborar sus programas nacionales para la Sociedad de la Información y el Conocimiento.

Dada la importancia de este tema, las Naciones Unidas y la Unión Internacional de Telecomunicaciones han convocado a los Jefes de Estado de todo el globo a la Primera Cumbre Mundial sobre Sociedad de la Información, a celebrarse en Ginebra en Diciembre de 2003.

Los servicios de comunicaciones en general y, en particular, los postales, constituyen un elemento básico para el desarrollo económico, dinamizando los demás sectores productivos de la economía del país y siendo generadores indirectos de empleo. Estos servicios además permiten la integración social de las zonas más alejadas del país. Actualmente, el operador público SERPOST S.A. comprende el 55% del mercado postal de cartas y otros impresos a nivel nacional.



El principal problema de este sector es la necesidad de contar con un marco normativo que permita asegurar el acceso universal a los servicios postales, es decir, definir los mecanismos de financiamiento del servicio postal y el rol subsidiario del Estado en este mercado.

c) PRIORIDADES

Prioridades

- Dotar de infraestructura vial adecuada para un sistema de transportes eficiente.
- Promover servicios de transporte terrestre eficientes y seguros en un marco de libre competencia.
- Modernizar la infraestructura aeroportuaria y promover la prestación de servicios aéreos eficientes y seguros.
- Mejorar y/o modernizar y desarrollar la infraestructura portuaria y vías navegables y promover la prestación de servicios acuáticos eficientes y seguros.
- Perfeccionar la normativa de los servicios de transportes y comunicaciones, con el objeto de establecer las condiciones necesarias para la competencia, así como un adecuado desarrollo de los servicios para el beneficio de los usuarios.
- Modernizar y fortalecer la capacidad institucional en el Sector.
- Ampliar la cobertura de los servicios de comunicaciones y tecnologías de la información con énfasis en zonas rurales y de preferente interés social, a fin de reducir la brecha digital y romper el aislamiento de muchas localidades del interior del país.

d) DIAGNÓSTICO DE LOS PROGRAMAS PRINCIPALES

Programa Transporte Terrestre

El Principal Programa a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el Programa de Transporte Terrestre, cuya participación en el Presupuesto del Pliego es la más significativa, teniendo asignado en el Presupuesto de Apertura 2003 el 81.7% de los recursos.

El Programa Transporte Terrestre está comprendido dentro de la Función Transportes y comprende, según el Clasificador Funcional Programático, el conjunto de acciones orientadas al planeamiento, coordinación, ejecución y control necesarios para el desempeño de las acciones destinadas al servicio del transporte terrestre. Incluye las acciones orientadas al control y seguridad del tráfico por carretera así como la implementación y operación de la infraestructura vial nacional, vías expresas, caminos rurales y entradas vecinales.

Los productos del Programa Transporte Terrestre son:

- Infraestructura vial adecuada.
 - ◆ Construir y mejorar vías para la articulación nacional e internacional del país.



- ◆ Rehabilitación de vías
- ◆ Conservación de vías
- ◆ Reglamentos técnicos de alcance nacional, en materia de transporte terrestre (carreteras, puentes y ferrocarriles).
- ◆ Acciones de fiscalización vial.
- ◆ Estrategias y acciones de desarrollo vial.
- Servicios de Transporte Terrestre eficiente seguro.
 - ◆ Regulación, control y fiscalización de los servicios de transportes
 - ◆ Seguridad y señalización.

Los productos del Programa tienen como usuarios a la población urbana y rural del país y específicamente a los operadores de los servicios de transportes de pasajeros y carga.

Caracterización de la Situación Actual

En líneas generales los problemas centrales que se presentan en el Transporte Terrestre son:

- Más del 50% de la Infraestructura Vial Nacional, Departamental y Vecinal en regular y mal estado.
- Incremento de la informalidad en el transporte interprovincial por ausencia de fiscalización del servicio de pasajeros y carga. Esto obedece al crecimiento del parque automotor, la desregulación de rutas y tarifas públicas, así como al mejoramiento de las vías.
- Inseguridad: En el Perú se registra un alto índice de accidentes.

Identificación de los roles del Estado en el Programa

Las acciones del Estado están vinculadas a uno de los siguientes grandes temas:

- Existencia de fallas en el Mercado
- Reducción de la Pobreza
- Brindar soporte al funcionamiento del Estado

Las acciones del Estado, en el Programa Transporte Terrestre están vinculadas a las Fallas del Mercado, en los siguientes supuestos:

- Mercados Competitivos: existe un monopolio natural en manos del Estado en la provisión de redes viales.
- No Existencia de Bienes Públicos: las redes viales son bienes públicos, presentan baja rivalidad en el consumo y difícil exclusión.
- No Existencia de Externalidades: Existen externalidades positivas y negativas. Positivas: el mayor acceso a los mercados y servicios; y negativas: contaminación, congestión y accidentes.

Dichas Fallas de Mercado implican determinados roles para el Estado, según se muestra en el cuadro siguiente:



Fallas de Mercado	Rol del Estado
Monopolio Natural	Gestión de las redes viales (la infraestructura vial es un bien público cuyo desarrollo es responsabilidad del Estado) Financiamiento o Cofinanciamiento de Infraestructura de Transportes. (A través de financiamiento del Estado, participación de los beneficiarios y cobro de peajes). Regulación de la prestación de servicios (implica normas de control, supervisión y fiscalización de la prestación de los servicios de transporte terrestre).
Existencia de Bienes Públicos	
Existencia de Externalidades Positivas	
Existencia de Externalidades Negativas	

De acuerdo a lo señalado, podemos identificar las principales competencias que le corresponde al Estado en el Programa Transporte Terrestre:

- Planificar:** El Estado establece las líneas de acción y actividades relacionadas a la provisión de infraestructura vial y elabora los Planes de Desarrollo Vial.
- Ejecutar:** El Estado tiene la responsabilidad en la provisión adecuada de infraestructura vial :construcción, mejoramiento, conservación y rehabilitación de la red vial . Sin embargo, puede ser tercerizado alguno de éstos aspecto bajo supervisión del Sector.
- Administrar:** El Estado tiene responsabilidad en la gestión de la Infraestructura vial, lo cual implica acciones de control y protección de las vías (pesos y dimensiones).
- Regular:** El Estado debe determinar las características del servicio de transporte terrestre, enfrentando las externalidades negativas principalmente la contaminación y los accidentes.
- Supervisar y Controlar:** El Estado debe controlar y fiscalizar la prestación los servicios de transporte terrestre.
- Normar y Reglamentar:** El Estado elabora Reglamentos Técnicos y norma los procesos de autorizaciones (vehículos y conductores).

Programa Telecomunicaciones

Otro programa importante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el Programa 017: Telecomunicaciones, cuya participación en el Presupuesto del Pliego es 6.8%, teniendo asignado en el Presupuesto de Apertura 2003 el 83.95 millones de nuevos soles oro.

El Programa Telecomunicaciones está comprendido dentro de la Función Comunicaciones y comprende, según el Clasificador Funcional Programático, el conjunto de acciones desarrolladas para el planeamiento, coordinación y control y supervisión de los servicios de telecomunicaciones.

Se compone de los siguientes subprogramas:

- Servicios de Telecomunicaciones
- Radiodifusión



Estudios recientes sostienen que el desarrollo de las telecomunicaciones, está vinculado con el desarrollo de las redes de telecomunicaciones y la conectividad, lo que permitirá incrementar el acceso universal a los servicios reduciendo la brecha digital. En el documento Agenda de Conectividad en las Américas, se define Conectividad como:

"La capacidad de comunicación de una sociedad al interior de sí misma y con su entorno global usando conjuntamente las telecomunicaciones, las tecnologías de la información y la producción de las industrias de contenidos y que tiene como fin su evolución hacia la Sociedad de la Información y el Conocimiento."

El objetivo del programa de telecomunicaciones es el incremento sustancial del acceso universal y la reducción de la brecha digital en los servicios de telecomunicaciones, para permitir un mayor acceso de la población a los beneficios de la Sociedad de la Información y el Conocimiento, mediante la ampliación de la cobertura de los servicios de comunicaciones y tecnologías de la información con énfasis en zonas rurales y de preferente interés social, la formulación de políticas y normatividad adecuadas, y el control y supervisión para el desarrollo ordenado de los servicios de comunicaciones.

e) OBJETIVO ESTRATÉGICO GENERAL POR PROGRAMA

Programa Transporte Terrestre

- Dotar de infraestructura vial adecuada para un sistema de transporte eficiente.
- Promover servicios de transporte terrestre eficientes y seguros en un marco de libre competencia.
- Perfeccionar normativa de los servicios de transporte terrestre.
- Implementar la normatividad ambiental

Programa Telecomunicaciones

- Promover el desarrollo sostenible de los servicios de telecomunicaciones y el acceso universal a los mismos como vehículo de progreso e integración, a fin de mejorar la calidad de vida de las personas.
- Reducción de la brecha digital en el acceso a las tecnologías de la información.
- Perfeccionar la normativa de los servicios de comunicaciones.

f) OBJETIVO ESTRATÉGICO PARCIAL POR SUBPROGRAMA

Programa Transporte Terrestre

Construcción y Mejoramiento de Carreteras.

Construir y mejorar vías para la articulación nacional e internacional de acuerdo a la demanda y estrategia y desarrollo del país, promoviendo la inversión privada como complemento de la inversión pública.

Conservación de Carreteras.

Mantener las condiciones de transitabilidad de la red de carreteras del país, promoviendo la inversión privada como complemento de la inversión pública.



Rehabilitación de Carreteras.

Rehabilitar las carreteras de la Red Vial Nacional y Departamental, promoviendo la inversión privada como complemento de la inversión pública.

Caminos Rurales.

Mantener las condiciones de transitabilidad de la Red Vial Local.

Servicio de Transporte Terrestre.

Promover servicios de transportes eficientes y seguros.

Promover y aplicar las actividades de gestión ambiental para todas las actividades que involucra el transporte terrestre.

Programa Telecomunicaciones**Servicios de Telecomunicaciones.**

Promover el desarrollo de los servicios de comunicaciones en el marco de libre competencia.

Desarrollar la Sociedad de la Información y el Conocimiento en el país.

Ampliar y modernizar los sistemas de supervisión y control del espectro radioeléctrico.

Promover el desarrollo eficiente de los servicios postales.

g) ACTIVIDADES / PROYECTOS PRIORITARIOS**Programa Transporte Terrestre****Actividades**

- Mantenimiento Periódico y Rutinario de la Red Asfaltada Nacional.
- Mantenimiento Rutinario de la Red Afirmada Nacional.
- Mantenimiento de Caminos Rurales.
- Otorgamiento de Licencias de Transportes.
- Prevención y Supervisión Terrestre.
- Seguimiento y control ambiental

Proyectos

- Construcción y Mejoramiento de Carreteras.
- Construcción de Puentes.
- Rehabilitación de Carreteras.
- Rehabilitación de Caminos Vecinales.
- Mejoramiento de Caminos de Herradura.
- Piloto Acceso Intermodal Selva.



- Mejoramiento de Caminos de Herradura.
- Piloto Acceso Intermodal Selva.

Programa Telecomunicaciones

Actividades

- Servicios Postales
- Servicios de Telecomunicaciones
 - Administración y control del espectro radioeléctrico
 - Concesiones y autorizaciones de servicios de telecomunicaciones
 - Elaboración de normas y diseño de las políticas del subsector Comunicaciones
 - Convenio de administración de recursos para el desarrollo de la sociedad de información en el país.

Proyectos

- Apoyo a la Comunicación Comunal.
- Implementación de Telecomunicación Rural - Internet Rural.
- Implementación de la Plataforma de Comunicación del Estado Peruano.
- Control del Espectro Radioeléctrico.

h) RECURSOS NECESARIOS PARA CADA AÑO DEL PLAN

Programa/Objetivo General	Cuantificación Anual (en miles de soles)		
	2004	2005	2006
Programa Prioritario 1: Transporte Terrestre.	993.834,2	1.113.490,3	1.176.833,8
Programa Prioritario 2: Telecomunicaciones.	91.170,0	77.475,0	83.046,0
Otros Programas (No Prioritarios)			
Nombre del Programa: Transporte Aéreo.	33.280,0	9.740,0	27.050,0
Nombre del Programa: Transporte Acuático.	4.472,4	2.456,0	3.684,0
Nombre del Programa: Otros.	266.850,0	248.990,0	234.098,5
Total de Recursos Proyectados (Miles de nuevos soles)	1.389.606,6	1.452.151,3	1.524.712,3



i) INDICADORES DE DESEMPEÑO

Programa Transporte Terrestre

- Red Vial Construida y Mejorada.
Resultado Km: 1292,2
- Puentes Atendidos.
Resultado ml: 230,2
- Mantenimiento de la Red Vial.
Resultado Km: 71246
- Red Vial Rehabilitada.
Resultado Km: 615,9
- Red Rural Rehabilitada y Mejorada.
Resultado Km: 4570,2
- Embarcaderos Mejorados, Rehabilitados.
Resultado Número de Embarcaderos: 6
- Empresas Formalizadas.
Resultado Número de Empresas Formalizadas.
- Registro de Entidades Autorizadas
Resultado Número de Entidades Autorizadas para elaborar estudios de Impacto Ambiental: 12

Programa Telecomunicaciones

- Centros Poblados con Acceso a Telefonía a Internet y a Televisión del Estado.
Resultado Número de Centros Poblados con telefonía: 1500 .
Resultado Número de Centros Poblados con Internet: 1000.
Resultado Número de Centros Poblados con Televisión del Estado: 1000.
- Estaciones Radioeléctricas Formalizadas
Resultado Número de Estaciones formalizadas: 50 %.
- Operadores Postales Formalizados
Resultado Número de Operadores formalizados: 30 %.
- Operadores de Televisión por Cable formalizados
Resultado Número de Operadores formalizados: 50 %.
- Ley de Telecomunicaciones
Resultado Nueva Ley de Telecomunicaciones
- Ley de Servicios Postales
Resultado Nueva Ley de Servicios Postales.
- Reglamento de la Ley de Telecomunicaciones
Resultado: Nuevo Reglamento General de la Ley de Telecomunicaciones.



- Reglamento del Servicio de Radiodifusión por Televisión
Resultado: Normativa que regula el Servicio.

j) RESPONSABLES

Programa Transporte Terrestre

- Dr. Richard Díaz González, Viceministro de Transportes
- Ing. Alfredo Rodríguez León, Director Ejecutivo del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS Nacional
- Ing. Ricardo Otiniano Moquillaza, Director Ejecutivo del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Departamental – PROVIAS Departamental
- Mag. Raúl Torres Trujillo, Director Ejecutivo del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural – PROVIAS Rural
- Ing. Julio Escudero Meza, Director General de Caminos y Ferrocarriles
- Ing. Daniel Sánchez García, Director General de Asuntos Socio-Ambientales

Programa Telecomunicaciones

- Dr. Juan Antonio Pacheco Romani, Viceministro de Comunicaciones
- Ing. Carmen Nieves Berrocal Cuadros, Directora de la Oficina de Proyectos de Comunicaciones
- Ing. Jorge Enrique De La Roca Chalco, Director General de Gestión de Telecomunicaciones
- Ing. Guillermo Villanueva Pinto, Director General de Control y Supervisión de Telecomunicaciones
- Dr. Elmer Alvarado Huertas, Director General de Servicios Postales



ANEXO

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2004-2006

INSTITUCIÓN: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Diagnóstico General

Resumen del diagnóstico general.: El principal problema del sector transportes es el alto costo del transporte de personas y mercancías, lo que resta competitividad al conjunto de la economía.

En el Perú el costo de movilizar bienes representa en promedio el 40% del costo total, mientras el referente en países de América del Sur es de 20%.

La Red Vial Nacional asfaltada, problemas de trazado, geometría y problemas de confiabilidad y seguridad.

La Red Vial Nacional no asfaltada y la Red Vial Departamental requieren de un enorme esfuerzo de rehabilitación para alcanzar niveles razonables de transitabilidad.

En la Red Vial Vecinal se tiene más de 30,000 Km. de caminos que no reciben ningún tipo de atención por parte de la institucionalidad pública, actualmente Provías Rural interviene el 17,000 Km de esta Red.

El aeropuerto internacional Jorge Chávez, principal terminal aeroportuario del país, 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, fue concesionado en febrero del 2001.

El Transporte Acuático 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.

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 superior a la de los demás puertos, particularmente en lo concerniente para la movilización de cont.

El principal problema de los servicios de transporte terrestre es la informalidad que es practicada por quienes no cuentan con las respectivas autorizaciones y por aquellos que, teniendo la autorización, operan informalmente incumpliendo las disposiciones que regulan.

En cuanto a nivel de penetración telefónica para el año 2003, en conjunto la telefonía fija y móvil han alcanzado el 15%.

Respecto al servicio de teléfonos públicos, a marzo del 2003 se cuenta con 112,889 a nivel nacional, lo que representa 4.17 teléfonos públicos por cada 100 habitantes. Asimismo, del total de teléfonos públicos existentes a nivel nacional, más del 50% se concentran en

Rol Estratégico Institucional

Satisfacer eficientemente las demandas de servicios de transportes y comunicaciones de la población y sectores productivos, proporcionando y/o promoviendo el desarrollo de la infraestructura y garantizando la prestación competitiva de dichos servicios.

Prioridades

- Dotar de infraestructura vial adecuada para un sistema de transportes eficiente.
- Promover servicios de transportes terrestres eficientes y seguros en un marco de libre competencia.
- Modernizar la infraestructura aeroportuaria y promover la prestación de servicios aéreos eficientes y seguros.
- Mejorar la infraestructura portuaria y promover la prestación de servicios acuáticos eficientes y seguros.
- Perfeccionar la normativa de los servicios de comunicaciones y transportes.
- Modernizar y fortalecer la capacidad institucional en el Sector.

Ampliar la cobertura de los servicios de comunicaciones y tecnologías de la información con énfasis en zonas rurales y de preferente interés social.



PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2004-2006

INSTITUCIÓN: Ministeriode Transportes Y Comunicaciones.

Diagnóstico Programa Principal	Acciones a Implementar 2004-2006
Programa 1 : Principales problemas identificados (en orden de prioridad): Transporte Terrestre. Más del 50% de las Infraestructura Vial se encuentra en regular y en mal estado, es más caro Construir y Rehabilitar que dar un mantenimiento. La inversión en infraestructura vial se realiza con alta tecnología, con el poco impacto en el empleo directo. Presión social sobre compromisos los cuales ascienden a US\$ 2.400 millones, siendo la inversión promedio del MTC de US\$ 220, implica poco más de 10 años para poder realizarlos. Implementación de Programa de Transferencias Escaso presupuesto asignado para atender la demanda social. Red Vecinal es atendida solo en un 25%. Dado los cambios producto del proceso de Descentralización y lo dinámico del sector, se requiere un sistema de planeamiento que permita la flexibilidad para el mediano y largo plazo. Incremento de la informalidad en el transporte interprovincial, desregulación de ritas, inseguridad en las vías. Implementación del sistema de modernización, de acuerdo a un plan que permita revalorar las funciones del trabajador y al mismo tiempo se refleje en la apreciación de los cambios por parte del usuario. El sistema de comunicaciones en el sector público obsoleto, carece de interrelación entre los mismos (estar en línea, uniformizar presentaciones que permita al usuario interado obtener fácilmente la información deseada). Escasa participación del sector privado en Inversiones en Telecomunicaciones, en zonas poco pobladas y en zonas de pobreza. Reciente e incipiente desarrollo de la relación con las políticas de Integración vial Regional, con los países vecinos. Se encuentra en revisión los procesos y procedimientos administrativos.	Privilegiar el mantenimiento de las carreteras rehabilitadas en la red vial del país, reduciendo progresivamente la inversión en construcción y rehabilitación de carreteras. Intensificar la estrategia de terciarización en el mantenimiento de las carreteras que conforman las redes nacional, departamental y local, aplicando los mecanismos de participación de la comunidad organizada y la creación de pequeñas empresas. Atender planificadamente la ejecución de los compromisos con las organizaciones de la sociedad civil de las regiones, con la participación del sector privado. Fortalecer las acciones de transferencia a los Gobiernos Regionales y Locales en el marco del proceso de descentralización. Incentivar y comprometer la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura de transportes, acelerando el programa de concesiones viales y definiendo la estrategia de privatización en los puertos y aeropuertos. Construir y/o mejorar las vías carrozables que garanticen el acceso de los distritos actualmente incomunicados con la red de carreteras del país. Fortalecer la capacidad de planeamiento y diseño de políticas con horizontes de mediano y largo plazo. Asimismo, la formulación o revisión de los planes de desarrollo de la aviación civil y sistema portuario. Priorizar las acciones de fortalecimiento de la capacidad de fiscalización del Ministerio y Gobiernos Regionales, apuntando a generar capacidades para eliminar la informalidad en los servicios de transporte de pasajeros, de carga y de telecomunicaciones. Continuar con el proceso de modernización del Ministerio, revalorizar las funciones del trabajador, la institución y privilegiar la atención y/o satisfacción de los usuarios. Liderar la implementación de una plataforma de comunicaciones y tecnología de la información, que contribuyan a la integración y desarrollo del país y que permitan disminuir los costos y optimizar los procedimientos y las operaciones en todos los sectores del Gobierno a nivel nacional. Incentivar la inversión privada orientada al desarrollo de las telecomunicaciones en zonas rurales y/o de preferente interés social. Consolidar la presencia del Perú en los organismos técnicos e integración en el ámbito internacional. Modernizar los procesos y los procedimientos administrativos privilegiando la satisfacción de los usuarios.
Programa 2: Principales problemas identificados (en orden de prioridad) Aislamiento de zonas de frontera y zonas pobres, debido a la baja cobertura de los servicios de Comunicaciones en el país, lo cual posterga su desarrollo. Mercado de las comunicaciones requiere corrección de imperfecciones, producto de años de monopolio, requiere promover una mayor competencia. Mayor parte de las Empresas de Telecomunicaciones se encuentra en el sector Informal.	Incremento de número de centros poblados con acceso a telefonía Incremento de número de centros poblados con acceso a televisión del Estado Incremento del número de centros poblados con acceso a Internet Incremento de número de centros poblados con acceso a servicios postales Normativa específica sobre radiaciones no ionizantes. Ley de Servicios Postales. Nueva Ley de Telecomunicaciones. Nuevo Reglamento General de la Ley de Telecomunicaciones. Adecuación de normativa a nueva Ley de Telecomunicaciones. Lineamientos para telecomunicaciones rurales. Índice de informalidad en radiodifusión sonora. Índice de informalidad en radiodifusión en televisión. Índice de informalidad de informalidad en concesiones de televisión por cable. Índice de informalidad en concesiones de servicios postales.

Nota: Relacionar los Problemas con las Acciones a Implementar



Plan Estratégico Institucional 2004-2006 - Programas y Objetivos Generales

INSTITUCIÓN: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Misión

Conducir u orientar con eficiencia y responsabilidad las actividades de Transportes y Comunicaciones para contribuir con el desarrollo Económico y Social del país.

Visión Institucional

Ser un país con moderna y adecuada infraestructura y eficientes servicios de Transportes y Comunicaciones, integrado Nacional e Internacionalmente de manera que contribuyan a mejorar la calidad de vida de la población.

Programa/Objetivo Estratégico General (en orden de prioridad)	Tipo de Indicador	Unidad de medida	Cuantificación Anual			TOTAL 2004-2006
			2004	2005	2006	
Programa Prioritario 1: Transporte Terrestre.	Recursos	miles de nuevos soles	993.834,2	1.113.490,3	1.176.833,8	3.284.158,4
Objetivo: Dotar de infraestructura vial adecuada de servicios de transporte terrestre eficientes. Promover servicios de transporte terrestre eficientes y seguros en el marco de la libre competencia. Perfeccionar normativa de los servicios de transporte terrestre. Implementar la normatividad ambiental.						
Indicador: % de la Red Vial Atendida.	Resultado	Porcentaje de Red Vial con Atención.	40,6	41,6	20,0	
Indicador: % Parque Automotor Formalizado.		Porcentaje Pque. Automotor	82,0	85,0	88,0	
Programa Prioritario 2: Telecomunicaciones.	Recursos	miles de nuevos soles	91.170,0	77.475,0	83.046,0	251.691,0
Objetivo: Promover el desarrollo de sistemas de telecomunicaciones y el acceso universal a los mismos como vehículo de progreso e integración, a fin de mejorar la calidad de vida de las personas. Reducir de la brecha digital en el acceso a las tecnologías de la información. Perfeccionar la normativa de los servicios de comunicaciones.						
Indicador: Incremento Población Beneficiaria.	Resultado	Porcentaje Centro Poblados	500,0	500,0	500,0	1.500,0
Otros Programas						
Nombre del Programa: Transporte Aéreo.	Recursos	miles de nuevos soles	33.280,0	9.740,0	27.050,0	70.070,0
Nombre del Programa: Transporte Acuático.	Recursos	miles de nuevos soles	4.472,4	2.456,0	3.684,0	10.612,4
Nombre del Programa: Otros.	Recursos	miles de nuevos soles	266.850,0	248.990,0	234.098,5	749.938,5
Total de Recursos Proyectados (Miles de nuevos soles)			1.389.606,6	1.452.151,3	1.524.712,3	4.366.470,3



Plan Estratégico Institucional 2004-2006 - Subprogramas y Objetivos Parciales

INSTITUCIÓN: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Subprograma/Objetivos Estratégicos Parciales/Actividad o Proyecto	Tipo de Indicador	Unidad de medida	Cuantificación Anual			TOTAL 2004-2006
			2004	2005	2006	
Programa Prioritario 1: Transporte Terrestre	Recursos	miles de nuevos soles	993.834,2	1.113.490,3	1.176.833,8	3.284.158,4
Subprograma 1.1: Construcción y Mejoramiento de Carreteras.	Recursos	miles de nuevos soles	311.789,2	576.720,5	830.944,6	1.719.454,2
Objetivo: Construir y Mejorar vías para la articulación nacional e internacional de acuerdo a la demanda y estrategia y desarrollo del país, promoviendo la inversión privada como complemento de la inversión pública.						
Indicador: Km. Red Vial Construida y Mejorada.	Resultado	Km	247,9	455,6	588,8	1.292,2
Indicador: Puentes Atendidos.	Resultado	ml	150,2	40,0	40,0	230,2
Proyecto: Construcción y Mejoramiento de Carreteras.	Recursos	miles de nuevos soles	300.529,2	571.720,5	825.944,6	1.698.194,2
Indicador: Km. Red Vial Construida y mejorada	Producto	Km	247,9	455,6	588,8	1.292,2
Proyecto: Construcción de Puentes.	Recursos	miles de nuevos soles	11.260,0	5.000,0	5.000,0	21.260,0
Indicador: Metros Lineales de Puentes Atendidos	Producto	ml	150,2	40,0	40,0	230,2
Subprograma 1.2: Conservación de Carreteras.	Recursos	miles de nuevos soles	282.500,0	242.146,5	242.283,8	766.930,2
Objetivo: Mantener las condiciones de transitabilidad de la Red de carreteras del país, promoviendo la inversión privada como complemento de la inversión pública.						
Indicador: Mantenimiento de la Red Vial.	Producto	Km	26.843,9	29.756,7	14.645,5	71.246,0
Actividad: Programa de Mantenimiento Periódico y Rutinario de la Red Asfaltada Nacional.	Recursos	miles de nuevos soles	189.810,0	198.351,5	208.269,0	596.430,5
Indicador:	Producto	Km	9.279	9.697	9.800	28.776,4
Actividad: Programa de Mantenimiento Rutinario de la Red Afirmada Nacional.	Recursos	miles de nuevos soles	31.000,0	32.395,0	34.014,8	97.409,8
Indicador:	Producto	Km	4.416	4.615	4.845	13.876,2
Actividad: Programa de Mantenimiento Rutinario y Periodico de la Red Departamental.			20.690	0	0	20.690,0
Indicador:		Km	965			965,0
Actividad: Programa de Mantenimiento de Caminos Rurales.	Recursos	miles de nuevos soles	41.000,0	11.400,0	0,0	52.400,0
Indicador:	Producto	Km	12.184	15.445,0		27.628,5
Otras Actividades/Proyectos	Recursos	miles de nuevos soles				
Subprograma 1.3: Rehabilitación de Carreteras.	Recursos	miles de nuevos soles	258.715,0	174.430,4	93.554,8	526.700,3
Objetivo: Rehabilitar las carreteras de la red vial Nacional y Departamental, promoviendo la inversión privada como complemento de la inversión pública.						
Indicador: Red Vial Rehabilitada.	Producto	Km	303,0	242,1	70,8	615,9
Proyecto Principal: Rehabilitación de Carreteras.	Recursos	miles de nuevos soles	258.715,0	174.430,4	93.554,8	526.700,3
Indicador:	Producto	Km	303,0	242,1	70,8	615,9
Subprograma 1.4: Caminos Rurales.	Recursos	miles de nuevos soles	130.890,0	110.240,0	0,0	241.130,0
Objetivo: Mantener las condiciones de transitabilidad de la Red Vial Local.						
Indicador: Red Rural Rehabilitada y Mejorada.	Producto	Km	3.288,7	1.281,6	0,0	4.570,2
Indicador: Embarcaderos mejorados, rehabilitados.	Producto	Número de embarcaderos	6,0	0,0	0,0	6,0
Proyecto: Rehabilitación de Caminos Vecinales.	Recursos	miles de nuevos soles	120.000,0	107.320,0	0,0	227.320,0
Indicador:	Producto	Km	1.429,8	686,8		2.116,6
Proyecto: Mejoramiento de caminos de Herradura.	Recursos	miles de nuevos soles	10.240,0	2.390,0	0,0	12.630,0
Indicador:	Producto	Km	1.712,9	475,7		2.188,6
Proyecto: Piloto acceso Intermodal Selva.	Recursos	miles de nuevos soles	650,0	530,0	0,0	1.180,0
Indicador:	Producto	Número de embarcaderos	6,0	0,0	0,0	6,0
		Km	146,0	119,0		265,0
Subprograma 1.5: Servicio de Transporte Terrestre.	Recursos	miles de nuevos soles	9.940,0	9.953,0	10.050,7	29.943,7
Objetivo: Promover servicios de Transportes eficientes y seguros.						
Indicador: % de Empresas formalizadas.	Producto	Porcentaje de empresas formalizadas.	75,0	80,0	85,0	
Actividad: Otorgamiento de Licencias de Transportes.	Recursos	miles de nuevos soles	8.080,0	8.000,0	8.000,0	24.080,0
Indicador:	Producto	Número en miles.	290,0	295,0	300,0	885,0
Actividad: Previsión y Supervisión de Circulación Terrestre.	Recursos	miles de nuevos soles	1.860,0	1.953,0	2.050,7	5.863,7
Indicador:	Producto	Número de inspecciones.	900,0	900,0	900,0	2.700,0
...						
Programa Prioritario 2: Telecomunicaciones.	Recursos	miles de nuevos soles	91.170,0	77.475,0	83.046,0	251.691,0
Subprograma 2.1: Servicios de Telecomunicaciones.		miles de nuevos soles	91.170,0	77.475,0	83.046,0	251.691,0
Objetivo: Promover el desarrollo de los servicios de Telecomunicaciones y el acceso universal a los mismos como vehículo de progreso e integración, a fin de mejorar la calidad de vida de las personas.						
Indicador: Incremento en N° de centros poblados con acceso a Telefonía y Televisión.	Resultado	Número de centros Poblados	500,0	500,0	500,0	1.500,0
Indicador: Informalidad en los servicios de Radiodifusión y de Televisión.	Resultado	Porcentaje	60,0	55,0	50,0	165,0
Proyecto Principal: Apoyo a la Comunicación Comunal.	Recursos	miles de nuevos soles		10.633,0	10.633,0	1.665,0
Indicador:	Producto	Número de centros Poblados	500,0	500,0	0,0	1.000,0
Proyecto Principal: Implementación de Telecomunicación Rural - Internet Rural.	Recursos	miles de nuevos soles		7.282,0	10.923,0	18.205,0
Indicador:	Producto	Número de centros Poblados	500,0	500,0	0,0	1.000,0
Otras Actividades/Proyectos	Recursos	miles de nuevos soles	37.080,0	38.560,0	40.490,0	116.130,0
Proyecto Principal: Control del Espectro Radioeléctrico.	Recursos	miles de nuevos soles	54.090,0	21.000,0	21.000,0	96.090,0
Indicador:	Producto	Número de locales acondicionados	8,0	8,0	8,0	

* Precisar si se trata de Actividad o Proyecto

A: Actividad

P: Proyecto



Criterios para la Formulación del Programa Multianual de Inversión (Formato 5)

1. El Programa Multianual de Inversión se ha reformulado en base al programa que forma parte del PEI 2002-2006.
2. Los proyectos, montos, plazos y demás información que contiene el Programa son referenciales y servirán como orientaciones para la formulación de los presupuestos anuales.
3. La estimación del monto referencial para el año 2004, se sustenta en el Presupuesto de Apertura asignado para el 2003, adicionado por S/. 102.4 millones incorporados como recursos adicionales mediante Decreto Supremo N° 006-2003-EF.
4. Para la proyección de los montos anuales para los años del período del Programa, se ha considerado el crecimiento del PBI de acuerdo a lo previsto en el Marco Macroeconómico Multianual (Versión Agosto 2003).
5. Los montos comprendidos en los proyectos del presupuesto para el año 2004 son considerados como referencia en la elaboración del Programa para dicho año, en lo concerniente a inversión y gasto corriente; y se adicionan S/.266.6 millones con el fin de consignar la necesidad de continuar con las obras iniciadas en el año 2003.
6. Se consignan y se prevé la continuidad de los proyectos en ejecución e iniciados en el año 2003.
7. Asimismo, se han considerado recursos adicionales por S/. 95.2 millones, al presupuesto 2003 de la asignación prevista por recaudación de IGTV, lo que permitirá concluir con obras en ejecución en el año 2003.
8. Se han considerado los proyectos según la reestructuración del Préstamo BID N° 1150 y ampliación del Préstamo JBIC P-P22, excluyendo los proyectos Jauja – Tarma, Huaura – Sayán y Sayán – Churín.
9. Se ha previsto que el Proyecto Especial Provias Rural tendrá una ampliación para el 2005, considerando el recorte presupuestal del año 2004.
10. Se han considerado las siguientes vías departamentales: Asfaltado Ollantaytambo – Alfamayo, Jauja – Tarma y proyectos financiados con el FIDA – Ancash.
11. Programación de los tramos de la Carretera Transoceánica, hasta definición de modalidad de concesión e inicio del proceso.
12. Forman parte del Programa la ejecución de las carreteras de la Red Vial Nacional comprometidas con las Instituciones Regionales.
13. Los proyectos aeroportuarios consideran el financiamiento de la retribución de LAP por la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez.
14. En los proyectos del modo acuático, se consideran los embarcaderos cuya ejecución se inicia en el 2003 y el terminal fluvial de Yurimaguas.
15. Los años de ejecución de los proyectos son los tiempos óptimos en la ejecución de los proyectos.
16. No se han considerado los proyectos que serán ejecutados por los concesionarios en el Eje Amazónico Norte (Paita – Rioja – Yurimaguas) y Eje Amazónico Centro (Ricardo Palma – La Oroya – Pucallpa). Tampoco se ha considerado el proyecto Vía de Evitamiento La Oroya que fue retirado del Programa BID N° 1150 (no incluido como proyecto de la concesión en el Eje Amazónico Centro). En la versión anterior ya no estaban consideradas las concesiones de la Carretera Panamericana, Pacasmayo – Cajamarca, Pativilca – Huaraz – Caraz y Cusco – Juliaca – Desaguadero.



INSTITUCION: MINISTERIO TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PROGRAMA MULTIANUAL DE INVERSIÓN PÚBLICA 2004-2006
 (En Millones de Nuevos Soles)

FUN	PROG	SPROG	PROY	CODIGO SNIP	NOMBRE DEL PROYECTO	UBIGEO PROVINCIAL	POBLACION BENEFICIARIA 1/	INDICADOR DE PRODUCTO	META FISICA	UND MEDIDA	SITUACIÓN 2/	FECHA		COSTO TOTAL	EJECUCIÓN A DIC. 2003	COSTO ANUAL			Costo Anual Promedio de Mantenimiento
												INICIO	TERMINO			2004	2005	2006	
016	052	0142	1	3202	INGENIO - CHACHAPOYAS, SECTOR INGENIO - DV LEYMEBAMBA	Amazonas	48.192	27.6 Km mejorados	39,4	KM	D - en evaluación	2005	2007	76,69			23,01	30,68	0,50
016	052	0142	2		EL REPOSO - SARAMERIZA (EJE 4: LOJA - SARAMERIZA)	Amazonas	104.790	42.9 Km mejorados y construidos	286,0	KM	C - en ejecución	2005	2009	664,09			33,20	66,41	3,40
016	052	0142	3		TUNEL KAHUISH - SAN MARCOS (A transferir)	Ancash	26.938	12.1 Km mejorados	38,5	KM	E - con ED antes 2000	2003	2004	60,76	41,70	19,06			0,49
016	052	0142	4	3256	SAN MARCOS - HUARI (A transferir, ejecución GR Ancash)	Ancash	43.513	31.6 Km mejorados	31,6	KM	D - en evaluación	2004	2005	41,42		12,43	28,99		0,40
016	052	0142	5	4659	MOJON - CHIQUEAN	Ancash	10.726	32.5 Km mejorados	32,5	KM	A - bases prefactibilidad	2005	2005	22,47			22,47		0,41
016	052	0142	6	4820	HUARMEY - ALJA - RECUAY (A transferir, ejecución GR Ancash)	Ancash	48.833	97.0 Km mejorados	97,0	KM	A - concurso prefactibilidad	2005	2006	35,10			10,53	24,57	1,23
016	052	0142	7	3286	CASMA - HUARAZ	Ancash	144.081	148.0 Km mejorados	148,0	KM	D - requiere factibilidad	2004	2006	52,65		21,06	21,06	10,53	1,87
016	052	0142	8		AMPLIACION TUNEL DE CAHUISH (A transferir, ejecución GR Ancash)	Ancash	26.938	0.5 Km mejorados	0,5	KM	D - en ejecución	2004	2005	10,53		7,87	2,66		0,01
016	052	0142	9	2618	HUALLANCA - HUANSALA - DV. ANTIMINA	Ancash	26.502	10.4 Km mejorados	14,9	KM	D - con viabilidad	2003	2004	15,04	4,60	10,44			0,19
016	052	0142	10		AYACUCHO - ABANCAY	Apurimac - Ayacucho	369.778	39.9 Km mejorados y construidos	398,8	KM	C	2006	2010	657,70				65,77	5,05
016	052	0142	11		AYACUCHO - SAN FCO. TRAMO QUINUA - TAMBO	Ayacucho	45.383	28.8 Km mejorados	36,0	KM	D - requiere adecuación	2005	2007	71,64			28,66	28,66	0,46
016	052	0142	12		CAJAMARCA - SAN MARCOS	Cajamarca	219.356	Ejec. Fisica 2003	60,2	KM	E - con ED antes 2000	2003	2003	50,56	38,46				0,76
016	052	0142	13		CHAMAYA - JAEN - SAN IGNACIO - RIO CANCHIS, TRAMO III	Cajamarca	34.804	25.7 Km mejorados	73,3	KM	D	2005	2008	96,53	0,00		14,48	19,31	0,93
016	052	0142	14	4653	CAJAMARCA - CELENDIN	Cajamarca	229.325	32.7 Km mejorados	108,9	KM	C	2006	2008	105,30				31,59	1,38
016	052	0142	15		CARRETERA CAJAMARCA - CHOTA (TRAMO PORCON - CHOTA)	Cajamarca	280.424	13.6 Km mejorados	135,5	KM	D	2006	2010	330,54				33,05	1,72
016	052	0142	16		CUSCO - QUILLABAMBA, TRAMO OLLANTAYTAMBO - ABRA MALAGA (Asfaltado)	Cusco	16.187	25.00 Km mejorados	41,0	KM	E - con ED antes 2000	2003	2004	16,57	6,48	9,89			0,52
016	052	0142	17		CUSCO - QUILLABAMBA, TRAMO ABRA MALAGA - ALFAMAYO (Asfaltado)	Cusco	16.187	42.0 Km mejorados	42,0	KM	D	2005	2006	49,28			24,64	24,64	0,53
016	052	0142	18	3876	SICUANI - EL DESCANSO - YAUPI, SECTOR SICUANI - LA COMPUERTA	Cusco	69.197	5.1 Km mejorados	10,5	KM	E - con viabilidad	2002	2004	13,10	6,71	6,39			0,13
016	052	0142	19	3876	SICUANI - EL DESCANSO - YAUPI, SECTOR LA COMPUERTA - YAUPI	Cusco	90.442	22.6 Km mejorados	75,4	KM	D - requiere adecuación	2006	2008	79,40				23,82	0,96
016	052	0142	20	5103	URCOS - QUINCENIL - PTE INAMBARI	Cusco	65.824	45.3 Km mejorados	302,2	KM	B	2005	2009	619,16			30,96	61,92	3,83
016	052	0142	21		IMPERIAL - IZCUCHACA	Huancavelica	52.542	12.0 Km mejorados	33,4	KM	E - Convenio Préstamo	2003	2004	103,76	70,32	33,44			0,42
016	052	0142	22		IZCUCHACA - HUANCAMELICA, TRAMO I (MEJORAMIENTO)	Huancavelica	64.300	25.0 Km mejorados	25,0	KM	D	2006	2006	30,71				30,71	0,32
016	052	0142	23		JALJA - Tarma	Junin	96.887	56.0 Km mejorados	56	KM	D	2004	2006	49,14	22,50	13,32	13,32		0,71
016	052	0142	24	4808	SATIP - MAZAMARI - PUERTO OCOPA	Junin	62.805	32.4 Km mejorados	64,75	KM	A	2005	2007	56,70		11,34	17,01		0,77
016	052	0142	25	2941	PTE. REITER - PTE. PAUCARTAMBO - VILLARICA	Junin - Pasco	56.607	7.8 Km mejorados	39	KM	C	2006	2008	72,80				14,56	0,46
016	052	0142	26	3291	SHERAN - OTUZCO	La Libertad	54.577	Ejec. Fisica 2003	36,0	KM	E - con ED antes 2000	2002	2003	33,17	24,02				0,46
016	052	0142	27	5103	INAPARI - PTO. MALDONADO - PTE. INAMBARI	Madre de Dios	50.811	74.9 Km mejorados	412,9	KM	B	2005	2010	619,16			38,23	74,22	4,91
016	052	0142	28	5103	ITIRI - HUMAJALSO	Moquegua	3.424	54.6 Km mejorados	54,6	KM	B	2005	2006	77,57			46,54	31,03	0,69
016	052	0142	29	3367	PTE. PAUCARTAMBO - OXAPAMPA	Pasco	40.384	44.0 Km mejorados	44,0	KM	D - en evaluación	2004	2005	48,54		15,00	33,54		0,52
016	052	0142	30	3271	HUAYLLAY - UNISH, TRAMO HUAYLLAY - COCHAMARCA	Pasco	17.868	7.0 Km mejorados	17,5	KM	E - con viabilidad	2003	2004	27,50	16,00	11,50			0,22
016	052	0142	31	3271	HUAYLLAY - UNISH, TRAMO HUAYLLAY COCHAMARCA - RIORAN	Pasco	71.073	13.5 Km mejorados	13,5	KM	D	2004	2005	26,82		6,50	20,32		0,17
016	052	0142	32		EL ALAMOR - LANCONES - POECHOS - EMP. R1A (EJE 2: ARENILLAS - SULLANA)	Piura	217.978	33.0 Km mejorados y rehabilitados	66	KM	C - en ejecución	2005	2007	80,41	0,00	0,00	16,08	24,12	0,57
016	052	0142	33		CALAPUJA - AZANGARO, TRAMO KM 28.5 - 46.60	Puno	38.399	Ejec. Fisica 2003	18,1	KM	E - con viabilidad	2003	2004	27,35	25,73	1,62			0,23
016	052	0142	34		ASILLO - SAN ANTON, TRAMO ASILLO - PROGRESO	Puno	28.046	Ejec. Fisica 2003	15,0	KM	E - con ED antes 2000	2002	2003	22,59	11,97				0,19
016	052	0142	35		ASILLO - SAN ANTON, TRAMO PROGRESO - SAN ANTON	Puno	29.238	9.8 Km mejorados	15,0	KM	E - con ED antes 2000	2002	2005	20,15	6,93	7,32	5,89		0,19
016	052	0142	36	5103	PUENTE OTORONGO-MACUSANI - SAN ANTON, ASILLO - AZANGARO	Puno	44.508	93.2 Km mejorados	310,8	KM	B	2005	2008	583,00		58,30	116,60		3,94
016	052	0142	37		TARAPOTO - JUANJUI, TRAMO TARAPOTO - KM 11+000	San Martin	99.279	1.13 Km mejorados	11,0	KM	E - con viabilidad	2003	2004	17,13	15,00	2,13			0,13
016	052	0142	38		TARAPOTO - JUANJUI, TRAMO KM 11+000 - JUANJUI	San Martin	160.018	30.8 Km mejorados	123,0	KM	D - en adecuación	2005	2008	259,85		25,98	38,98		1,46
016	052	0142	39		PUENTE INTERNACIONAL Y VARIANTE (EJE 1: GUAYAQUIL - PIURA)	Tumbes	10.654	17.0 Km construidos	17,0	KM	A - proyectado factibilidad	2005	2006	49,84			19,94	29,91	0,15
016	052	0142	40	2434	TINGO MARIA - AGUAYTIA, TRAMO PTE. CHINO - AGUAYTIA	Ucayali	24.475	6.8 Km mejorados	42,3	KM	E - con viabilidad	2003	2004	113,63	95,38	18,25			0,50
016	052	0142	41	2434	AGUAYTIA - PUCALLPA, TRAMO AGUAYTIA - SAN ALEJANDRO	Ucayali	20.374	30.9 Km mejorados	50,2	KM	D - con viabilidad	2003	2005	82,45	31,55	49,47	1,43		0,60
016	052	0142	42	2434	AGUAYTIA - PUCALLPA, TRAMO NESHUYA - PUCALLPA	Ucayali	201.171	59.1 Km mejorados	59,1	KM	D - en Licitación	2005	2006	100,36	45,66	40,14	14,55		0,70
016	052	0142	43		PUENTES CUSCO - ABANCAY (INC. QUEBARDA HONDA)	Apurimac - Cusco	77.467	17 puentes	477,4	ML	E - en convenio de préstamo	2003	2004	20,04	14,37	5,67	0,00	0,00	
016	052	0142	44		PUENTE STUART	Junin		1 puente	83	ML	E - en convenio de préstamo	2003	2004	7,15	9,06	1,56			
016	052	0142	45		PUENTE COLLANA	Lima	12.829	1 puente	164	ML	D - en convenio de préstamo	2003	2004	11,95	7,92	4,03			
016	052	0142	46		OTROS PUENTES	Varios				ML		2005	2006	10,00			5,00	5,00	
016	052	0144	47		REHABILITACION CARRETERA PANAMERICANA SISMO ZONA SUR	Arequipa-Moquegua	34884	25.0 Km rehabilitados	35	KM	D - en ejecución, en conv. Préstamo	2003	2005	62,39	18,34	22,03	22,03		0,30
016	052	0144	48		AYACUCHO - SAN FCO. TRAMO DV. HUANTA - QUINUA	Ayacucho	151317	16.6 Km rehabilitados	26	KM	D - con viabilidad	2003	2004	31,07	11,42	19,65			0,33
016	052	0144	49		AYACUCHO - SAN FRANCISCO, TRAMO TAMBO - SAN FRANCISCO	Ayacucho	62398	40.32 Km rehabilitados y mejorados	100,8	KM	C - requiere adecuación	2006	2008	106,95				21,39	0,60
016	052	0144	50		OLMOS - CORRAL QUEMADO (2DA. ETAPA 79.00 - 140.00 KM)	Cajamarca	42322	47.6 Km rehabilitados	61	KM	D - con viabilidad	2003	2005	55,84	20,06	17,89	17,89		0,77
016	052	0144	51		OLMOS - CORRAL QUEMADO, KM 140+000 AL KM 196+300	Cajamarca	100171	56.3 Km rehabilitados	56,34	KM	D - en convenio de préstamo	2003	2005	64,41	1,32	18,37	44,72		0,71
016	052	0144	52		CHAMAYA - JAEN - SAN IGNACIO, TRAMO I (CHAMAYA - JAEN)	Cajamarca	84768	50.1 Km rehabilitados	50,09	KM	D - en convenio de préstamo	2003	2005	39,75	2,39	12,28	25,08	0,00	0,63
016	052	0144	53		CHAMAYA - JAEN - SAN IGNACIO - RIO CANCHIS, TRAMO II, SECTOR PTE. TAMBORAPA - ACC. PUERTO CIRUELO	Cajamarca	57756	13.7 Km rehabilitados	25	KM	D - con viabilidad	2003	2004	22,55	14,19	8,36			0,32

INSTITUCION: MINISTERIO TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PROGRAMA MULTIANUAL DE INVERSIÓN PÚBLICA 2004-2006
(En Millones de Nuevos Soles)

FUN	PROG	SPROG	PROY	CODIGO SNP	NOMBRE DEL PROYECTO	UBIGEO PROVINCIAL	POBLACION BENEFICIADA 1/	INDICADOR DE PRODUCTO	META FISICA	UND MEDIDA	SITUACIÓN 2/	FECHA		COSTO TOTAL	EJECUCION A DIC. 2003	COSTO ANUAL			Costo Anual Promedio de Mantenimiento
												INICIO	TERMINO			2004	2005	2006	
016	052	0144	53		CHAMAYA - JAEN - SAN IGNACIO - RIO CANCHIS, TRAMO II, SECTOR ACC. PUERTO CIRUELO - KM 102	Cajamarca	42446	26.9 Km rehabilitados	26,9	KM	D - con viabilidad	2005	2006	62,69			25,08	37,61	0,34
016	052	0144	54		CUSCO - QUILLABAMBA, TRAMO OLLANTAYTAMBO - ABRA MALAGA (Afirmado)	Cusco	16187		41	KM	E - con ED antes 2000	2001	2004	46,00	15,21	4,82			0,52
016	052	0144	55		IZUCHACA - HUANCAYELICA, TRAMO II (REHABILITACION)	Huancavelica	97355	25.0 Km rehabilitados	53	KM	D	2002	2008	29,84	0,11		2,00	2,00	0,67
016	052	0144	56	2434	TINGO MARIA - AGUAYTIA, TRAMO TINGO MARIA - PTE. PUMAHUASI	Huánuco	68211	Ejec. Fisica 2003	15,2	KM	D - con viabilidad	2003	2004	17,51	14,50	3,33			0,18
016	052	0144	57		DV. TOCACHI - TOCACHI	Huánuco - San Martín	130244	30.9 Km rehabilitados	154,6	KM	C	2006	2009	162,76	0,00			32,55	1,84
016	052	0144	58		PTE. MATACHICO - HUANCAYO	Junín	511959	51.6 Km rehabilitados	58,22	KM	D - en convenio de préstamo	2003	2004	87,97	22,00	65,97		0,00	0,74
016	052	0144	59		HUANCAYO - IMPERIAL, SECTOR PTE. CHANCHAS - HUAYUCACHI	Junín	357886	Ejec. Fisica 2003	2,7	KM	D - con viabilidad	2003	2004	7,46	6,41	1,05			0,03
016	052	0144	60		SAN MATEO - LA OROYA	Junín - Lima	234885	56.2 Km rehabilitados	79,2	KM	E - en convenio de préstamo	2003	2004	84,27	28,73	55,54			1,00
016	052	0144	61		CHICLAYO - CHONGUYAPE	Lambayeque	641354	59.2 Km rehabilitados	59,2	KM	D - con viabilidad	2004	2005	42,11		18,37	23,74		0,51
016	052	0144	62	2794	TOCACHI - JUANJUI (Pago IGV)	San Martín	84091	170.0 Km rehabilitados	170	KM	D - con viabilidad	2004	2005	24,96		11,06	13,90		1,49
016	052	0145	63		REHABILITACION DE CAMINOS RURALES Y SECUNDARIOS	Varios	2600000	1.711.0 Km rehabilitados	3363	KM	E	2002	2005	317,55	90,23	120,00	107,32		
016	052	0145	64		MEJORAMIENTO DE CAMINOS DE HERRADURA	Varios	1800000	2.189.0 Km mejorados	3527	KM	E	2002	2005	22,67	10,04	10,24	2,39		
016	052	0145	65		PILOTO ACCESO INTERMODAL SELVA (6 EMBARCADEROS)	Varios	40200	265.0 Km rehabilitados	265	KM	D	2004	2005	1,18		0,65	0,53		
					PROYECTOS CONCLUIDO Y POR CONCLUIR 2003 (INC. LIQUIDACIONES Y OBRAS DE EMERGENCIA)										264,82				
					TOTAL PROGRAMA TRANSPORTE TERRESTRE									6.910,21	945,97	701,39	861,39	924,50	54,07
					MEJORAMIENTO AERODROMO DE GALILEA	Amazonas	42000	01 aeródromo mejorado			E - Paralizado por falta de recursos	1995	2006	17,39		2,00	2,00	1,80	
016	051	0139	66						2000	ML	A	2003	2005	9,70	1,50	3,46	4,74		
016	051	0139	67	4561	MEJORAMIENTO PISTA AEROPUERTO DE HUANCABAMBA (ANDAHUAYLAS)	Apurímac	410000	01 aeropuerto mejorado	3200	ML	A	2003	2005	18,50				18,50	
016	051	0139	68		REHABILITACION PISTA AEROPUERTO DE AREQUIPA	Arequipa	1100000	01 aeropuerto	2800	ML	A	2006	2007	13,50				6,75	
016	051	0139	69		REHABILITACION PISTA AEROPUERTO AYACUCHO	Ayacucho	550750	01 aeropuerto	1800	ML	E - reinicio en octubre	1994	2005	26,95	1,00	3,00	3,00		
016	051	0139	70		CONSTRUCCION AERODROMO DE GUEPPI	Loreto	10300	01 aeródromo	3000	ML	C - en evaluación	2003	2004	17,50	4,60	12,90			
016	051	0139	71	4068	MEJORAMIENTO AEROPUERTO DE TRUJILLO	Trujillo	1506000	01 aeropuerto mejorado	2800	ML	E - con viabilidad	2003	2004	21,42	9,50	11,92			
016	051	0139	72	4100	MEJORAMIENTO AEROPUERTO DE PUCALLPA	Ucayali	456000	01 aeropuerto mejorado											
					TOTAL PROGRAMA AEREO									124,96	16,60	33,28	9,74	27,05	0,00
016	054	0152	73	3727	MEJORAMIENTO DEL TERMINAL FLUVIAL DE YURIMAGUAS	Loreto		01 puerto mejorado	1	Pto.	A	2005	2006	6,14		2,46	3,68		
016	054	0152	74	5064	EMBARCADERO FLUVIAL TAMPISHYACU (A transferir)	Loreto	6973	01 embarcadero	1	Emb.	A	2003	2004	4,35	0,61	4,34			
016	054	0152	75	3753	EMBARCADERO LACUSTRE DE YARINACOCCHA	Ucayali	7500	01 embarcadero	1	Obra	A	2003	2004	6,41	0,41	0,13			
					TOTAL PROGRAMA ACUATICO									10,90	0,42	4,47	2,46	3,68	0,00
06	017	0555	76	5007	TELECOMUNICACION RURAL - INTERNET RURAL	Todo Perú	525,000 habitantes	Estaciones Remotas instaladas	1050	Estaciones	B	2004	2005	36,41			7,28	10,92	
06	017	0555	77		APOYO A LA COMUNICACIÓN COMUNAL	Todo Perú	350,000 habitantes	Sistemas de TVRO	700	Sistemas	E	2002	2005	106,33	37,49		10,63	10,63	
06	017	0555	78		CONTROL ASPECTRO RADIOELECTRICO	Todo Perú	Usuarios Servicios Telecomunicaciones	Estaciones Control Espectro Radioeléct.	22	Estaciones	Proy. Formulado	2004	2006	68,00	23,74	54,09	21,00	21,00	
					TOTAL PROGRAMA TELECOMUNICACIONES									210,74	61,23	54,09	38,92	42,56	0,00
					TOTAL INVERSIONES DEL MTC									1.024,22	793,23	912,50	997,79		54,07

1/ Población que se beneficia: Cantidad de población beneficiaria del proyecto

2/ Situación: Se refiere al estado de avances del PIP

A = Perfil

B = Pre Factibilidad

C = Factibilidad

D = Estudios Definitivos/Expediente Técnico - Señalar si tiene o no viabilidad

E = En Ejecución - Señalar si tiene o no viabilidad

