



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL PEI 2020-2023

Presidente de la República
Martín Alberto Vizcarra Cornejo

Ministro de Transportes y Comunicaciones
Carlos Eduardo Lozada Contreras

Viceministro de Transportes
Carlos César Arturo Estremadoyro Mory

Viceministra de Comunicaciones
Rosa Virginia Nakagawa Morales

Secretaria General
Juana Rómula López Escobar

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

Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica
Directora
Patricia Angélica Aymar Olivera

Mayo, 2020

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

Presentación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene como propósito asegurar que la población del país, disponga de servicios de transportes y telecomunicaciones de calidad, equitativos e inclusivos, considerando también la protección del medio ambiente; para ello en su calidad de Órgano rector de los sectores transportes y comunicaciones, tiene competencias exclusivas en las materias de aeronáutica civil, infraestructura y servicios de transportes de alcance nacional e internacional; y en infraestructura y servicios de comunicaciones. También para posibilitar su apoyo a los Gobiernos Regionales y Locales tiene competencias compartidas en los servicios de transporte aéreo, transporte multimodal, aeronavegación y seguridad de la aeronáutica civil; en la administración y supervisión de los servicios públicos de telecomunicaciones, servicios de radiodifusión y servicios privados de telecomunicaciones y planear y evaluar la infraestructura de comunicaciones.

En el ejercicio de las competencias reseñadas y en cumplimiento de sus funciones; y en el marco de las normas legales y técnicas expedidas por CEPLAN se formula el Plan Estratégico Institucional del Pliego 036 Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2020-2023, el que responde a los objetivos estratégicos establecidos en el PESEM 2018 – 2023 del Sector Transportes y Comunicaciones y sirve de instrumento orientador en la formulación los Planes Operativos Institucionales; para cumplir con esta misión se han definido diez(10) objetivos estratégicos institucionales, de tal forma que su logro, permitirá resolver la problemática que enfrenta la población, cubrir sus necesidades y disponer de servicios de transportes y telecomunicaciones eficientes.

Los objetivos estratégicos están organizados para realizar intervenciones en función de los cuatro lineamientos establecidos en el PESEM, en primer lugar lograr la provisión de infraestructura de transportes de calidad, gestionar con eficiencia los servicios de transportes y también en promover la implantación de sistemas de transporte urbano en las principales ciudades del país; en segundo término, elevar los niveles de seguridad en los diferentes modos de transportes y mejorar la gestión ambiental en la operación de los servicios de transportes; en tercer lugar, incrementar la cobertura y proveer el uso de los servicios de telecomunicaciones, especialmente en el ámbito de los gobiernos regionales y locales y finalmente en el ámbito de la gobernanza y descentralización, modernizar la gestión institucional del Ministerio y fortalecer su articulación con los gobiernos regionales y apoyar a los gobiernos locales.

Finalmente relevar que el proceso de elaboración del Plan Estratégico Institucional ha tenido como característica principal, la participación de los Especialistas de los diferentes Órganos del Ministerio, a través de Reuniones Técnicas individualizada por cada uno de los Órganos y también en Reuniones Masivas con la finalidad de validar los objetivos estratégicos, las acciones estratégicas y también sus respectivos indicadores, por lo cual esta Oficina General se siente complacida de la participación.

Siglas y Acrónimos

AEI	: Acción Estratégica Institucional
APN	: Autoridad Portuaria Nacional
APP	: Asociación Público Privada
CEPLAN	: Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
CORPAC	: Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.
CPND	: Contribuciones Previstas Nacionalmente Determinadas
DGAC	: Dirección General de Aeronáutica Civil
DGAT	: Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones
DGATR	: Dirección General de Autorizaciones en Transportes
DGAAM	: Dirección General de Asuntos Ambientales
DGFSC	: Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones
DGFST	: Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes
DGPRC	: Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
DGPRTM	: Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
DGPPC	: Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones
DGPPT	: Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
GEI	: Gases de Efecto Invernadero
IHH	: Índice de concentración de Herfindahl y Hirschman (Índice de Concentración del Servicio de Acceso a Internet Fijo)
IMD	: Índice Medio Diario
IP	: Instalaciones Portuarias
ITV	: Inspecciones Técnicas Vehiculares
LOPE	: Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
MEF	: Ministerio de Economía y Finanzas
MML	: Municipalidad Metropolitana de Lima
MTC	: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OCDE	: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
ODS	: Objetivos de Desarrollo Sostenible
OACI	: Organización de Aviación Civil Internacional
OEI	: Objetivo Estratégico Institucional

ODNGRD	: Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres
OGPP	: Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
OGTI	: Oficina General de Tecnología de Información
OSIPTEL	: Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones
PATS	: Programa de Apoyo al Transporte Subnacional
PCM	: Presidencia del Consejo de Ministros
PESEM	: Plan Estratégico Sectorial Multianual
PEI	: Plan Estratégico Institucional
PELJP	: Proyecto Especial Legado Juegos Panamericanos y Parapanamericanos
PMI	: Programación Multianual de Inversiones
PROINVERSIÓN	: Agencia de Promoción de la Inversión Privada
PROMOVILIDAD	: Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible
PROREGIÓN	: Plan para el Desarrollo de Infraestructura, Servicios y Logística de Transporte en el ámbito Subnacional
PRR	: Planes Reguladores de Rutas
PVN	: Provías Nacional
PVD	: Provías Descentralizado
RDNFO	: Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica
SINARETT	: Sistema Nacional de Registro de Transporte y Tránsito
SUNARP	: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos
SUTRAN	: Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.
TDT	: Televisión Digital Terrestre
TIC	: Tecnologías de la Información y la Comunicación
TUPA	: Texto Único de Procedimientos Administrativos
WEF	: World Economic Forum

Contenido

Presentación.....	2
1. Declaración de Política Institucional	6
1.1 Lineamientos de Política	6
2. Misión Institucional	9
3. Objetivos Estratégicos Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	10
4. Acciones Estratégicas Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	12
5. Ruta Estratégica.....	27
Anexo N°1 Matriz de Articulación de Planes	32
Anexo N°2 Matriz del Plan Estratégico Institucional.....	37
Anexo N°3 Fichas Técnicas de Indicadores.....	48

1. Declaración de Política Institucional

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

Mediante Decreto Supremo N° 056 – 2018-PCM se aprueba la Política General de Gobierno, la cual contiene el marco que el Sector asume como retos a mediano y largo plazo.

1.1 Lineamientos de Política

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Modernización de la gestión institucional**

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

- **Descentralización y articulación interinstitucional**

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

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

1. Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.
2. Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad dirigidos a la movilización de la población y agentes económicos del país.
3. Promover la implementación de Sistemas de Transporte Urbano para mejorar la movilidad de la población.
4. Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.
5. Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.
6. Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.
7. Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones.
8. Modernizar la gestión institucional del MTC.
9. Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC.
10. Gestionar el riesgo de desastres en el ámbito del MTC.

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

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



2. Misión Institucional

2. Misión Institucional

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

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

Nuestra Misión

Asegurar la provisión de infraestructura y servicios de transportes y comunicaciones a toda la población, de manera segura, sostenible, inclusiva y competitiva, orientada a la integración y desarrollo nacional.



3. Objetivos Estratégicos Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Objetivos Estratégicos Institucionales

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene el reto de contribuir con el país para que en un futuro cercano seamos miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico – OCDE, en este contexto, se han establecido los Objetivos Estratégicos Institucionales y sus respectivas Acciones Estratégicas Institucionales que se muestra a continuación:

Objetivo Estratégico Institucional		
Código	Descripción	Nombre del Indicador
OEI 01	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad del World Economic Forum - WEF en infraestructura de transportes.
OEI 02	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.	Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de pasajeros en los principales corredores viales
		Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de carga en los principales corredores viales
OEI 03	Promover la implementación de Sistemas de Transporte Urbano para mejorar la movilidad de la población.	Porcentaje de ciudades en las que se promueven la implementación de Sistemas de Transportes
OEI 04	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.	Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito terrestre por cada 100,000 habitantes
OEI 05	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.	Porcentaje de proyectos, actividades y/o servicios del sector transporte desarrollados de manera sostenible
OEI 06	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet de banda ancha
		Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de Televisión Digital Terrestre (TDT)
OEI 07	Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general	Porcentaje de la población de 6 años y más que usa Internet
OEI 08	Modernizar la gestión institucional.	Porcentaje de ciudadanos que manifiestan su satisfacción por los servicios recibidos del MTC
OEI 09	Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC	Gobiernos Regionales incorporados en los espacios de articulación intergubernamental
OEI 10	Gestionar el riesgo de desastres	Porcentaje de implementación de las actividades del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres



4. Acciones Estratégicas Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Objetivo Estratégico Institucional 1

Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.

En infraestructura de transporte se privilegia el enfoque multimodal, entendido como la articulación entre los diferentes modos de transporte (terrestre, acuático y aéreo), de manera integral, es decir física y sistémicamente conectados.

En este entendido, la Red de Carreteras del país está conformada aproximadamente por 175,053 Kilómetros.

La Red Vial Nacional está estructurada en tres grandes ejes longitudinales: Panamericana, Longitudinal de la Sierra y Marginal de la Selva y diecinueve corredores transversales, entre los más importantes: Carretera, Eje Vial Norte, carretera Matarani-Arequipa-Yura-Juliaca-Puno Desaguadero, Pisco- Ayacucho, Ilo-Puno Desaguadero, etc. La longitud de la RVN existente al año 2019 se ha incrementado en 3,734 (16%) en relación al 2011¹ como consecuencia de las rutas reclasificadas² (aprobadas por el titular del sector.).

La Red Vial Departamental, está compuesta por las vías que unen las capitales de departamento con sus principales ciudades, en el año 2018 tenían una longitud de 32,199 Kilómetros, que comparado al año 2012, registra un crecimiento de 7,964 Km., resultado de la evolución de determinados caminos departamentales.

La Red Vial Vecinal comprende las vías que comunican a las capitales distritales y sus principales centros poblados, también aquellas vías que proporcionan acceso de estas zonas con una carretera nacional o departamental, para el año 2018 se tenían registrados 113,998 Kilómetros, mientras que para el año 2012 se tenían 91,844Km., el incremento es el resultado de mejorar la calidad del registro nuevas vías vecinales.

En lo referente a la Red Vial Nacional los esfuerzos están dirigidos a avanzar en la Carretera Panamericana con el mejoramiento de la Doble Vía y a garantizar el mantenimiento permanente, esto a través de contratos de concesión y la modalidad de contratos por niveles de servicio. En dicho contexto se ha asumido la pavimentación del 96.2% (en asfalto, cemento y solución básica) de la red vial nacional, creciendo en más de 37 puntos porcentuales en la red pavimentada respecto a la línea base; así mismo, se busca incrementar el número de puentes (definitivos) con diseño de carga que permita atender la exigencia de tráfico actual (> 48 Ton) e instalación de puentes modulares para reemplazar los puentes artesanales (estructura de madera, palos, cepa de rieles y otros) inapropiados para la seguridad vial.

En los tres niveles de redes viales la orientación está dirigida a impulsar su desarrollo en forma coordinada con los gobiernos Sub Nacionales, para ello se ha incrementado las transferencias de recursos para la ejecución de proyectos específicos en el ámbito de los gobiernos regionales y locales; paralelamente el Ministerio viene implementando el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional - PATS y Proregión.

La red ferroviaria del país cuenta con una longitud total de 1 907 Km., el 87,5% (1,668 Km) corresponde a infraestructura ferroviaria de titularidad pública, conformada por el ferrocarril que interconecta el Puerto de Matarani con Arequipa, Puno y Cusco y el ferrocarril Central que interconecta el Callao con Lima, Pasco y Junín; el 12,5% (238.3 km) es de titularidad privada.

El 88.7% de la infraestructura ferroviaria pública está concesionada y el 11,3% restante se espera concesionar a través de PROINVERSIÓN, considera al Ferrocarril Huancayo - Huancavelica, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y al Ferrocarril Tacna - Arica, a cargo del Gobierno Regional de Tacna.

Para el año 2023, se prevé mejorar las características de la red ferroviaria concesionada, en lo referente a la modernización de la operatividad, construcción de infraestructura que elimine desarrollos

¹ Línea base del Anexo B-2

² De ruta clasificada como RVD, RVV a RVN o inversa.

antieconómicos, de tal forma de elevar los niveles de competitividad en el transporte de carga y de pasajeros; también avanzar en los estudios para la construcción de trenes de cercanías.

La infraestructura aeroportuaria está constituida por 128 aeródromos, de los cuales 67 aeródromos son de propiedad pública y 61 aeródromos de propiedad privada. De la infraestructura pública, 19 aeródromos están concesionados, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y los aeropuertos regionales y provinciales que conforman el I y II Grupo de aeropuertos concesionados, 29 aeródromos están a cargo de CORPAC S.A. y 19 aeródromos a cargo de los Gobiernos Subnacionales y otras entidades.

Asimismo, de los 67 aeródromos públicos, 23 son de carácter Nacional, 18 son Regionales y 26 Locales, destacando al Aeropuerto Internacional Jorge Chavez como el HUB³, gran centro de conexión que concentra y distribuye la carga aérea, a partir del cual se articulan el resto de terminales.

Se tiene proyectado importantes avances en las concesiones aeroportuarias, como la culminación de la segunda pista de aterrizaje e inicio de la construcción del terminal de pasajeros del Aeropuerto internacional Jorge Chávez; e intervenciones en el I y II Grupo de Aeropuertos concesionados, tanto a nivel de rehabilitación de pavimentos como de la optimización de los terminales de pasajeros. La modernización y mejora en los aeropuertos concesionados hará posible incrementar la oferta de calidad en los servicios de transporte aéreo, permitirá que operen aeronaves con niveles de mayor seguridad y mayores facilidades para los pasajeros en los terminales; asimismo, propiciará que los operadores aeroportuarios mejoren los procesos del flujo de la carga a través de la automatización e implementen instalaciones para carga en frío a tarifas competitivas, etc.

Asimismo, se prevé la culminación del proceso de concesión del III Grupo de Aeropuertos Regionales, el inicio de la ejecución del proyecto del Aeropuerto de Chincheros y trabajos de rehabilitación en los aeródromos de la Amazonía.

En el Transporte Acuático, específicamente en lo referente a la infraestructura, se dispone de 90 instalaciones portuarias, 50 de ellas de uso público y 40 de uso privado. Actualmente se encuentra en proceso de promoción para la inversión privada, a través de PROINVERSION, la Iniciativa Privada que corresponde al Puerto de San Juan de Marcona, el que se añadirá a los 08 puertos concesionados, que a través de las empresas concesionarias realizarán las inversiones en mejora y modernización de los terminales portuarios.

Se ha priorizado mejorar las condiciones de navegabilidad en el transporte fluvial, en tal sentido se tiene previsto para el año 2023 que el 100% de las vías navegables que conforman la Hidrovía Amazónica de 2,687 kilómetros, se encuentren operando, y de esa manera propiciar el desarrollo de la Amazonía.

Finalmente, se propiciará mecanismos de promoción de plataformas logísticas⁴, para ello se identificarán y se elaborarán Estudios de Preinversión de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas que consideran diversas modalidades de infraestructura como Antepuertos y Truck Center.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

³ Hub: lugar donde se reúnen las cargas de mercancías con la finalidad de ser redistribuidas, en pocas palabras es un puerto o aeropuerto que funcionan como centros de conexiones y logística de distribución

⁴ Plataformas Logísticas son zonas delimitadas, creadas para actividades de transporte y distribución de mercancías y carga, pueden ser operadas por diversos agentes, utilizar diferentes medios de transportes y emplearse para el ámbito nacional o internacional.

Acciones Estratégicas Institucionales		
Código	Descripción	Nombre del Indicador
AEI.01.01	Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada
		Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado
AEI.01.02	Inversiones y mantenimiento para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales	Porcentaje de la Red Vial Departamental con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC
		Porcentaje de la Red Vial Vecinal con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC
AEI.01.03	Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios.	Porcentaje de KM de infraestructura intervenida de la red pública ferroviaria
AEI.01.04	Infraestructura aeroportuaria de carácter nacional en buen estado para los usuarios.	Porcentaje de avance de intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos concesionados
AEI.01.05	Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios.	Porcentaje de kilómetros de vía fluvial navegable en buen estado
AEI.01.06	Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.	Porcentaje de estudios de Preinversión viabilizados de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas

Objetivo Estratégico Institucional 2

Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.

En materia de servicios de transportes, en sus diversos modos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se orienta a velar por la satisfacción de las necesidades de los usuarios, al resguardo de sus condiciones de seguridad y protección del ambiente, en un marco de libre competencia.

Estos aspectos se desarrollan en el marco de una nueva visión donde la logística se convierte en un eje estratégico para prestación de los servicios de transportes, para hacerlos más competitivos, facilitando y fomentando el comercio exterior y atención de los requerimientos del mercado interno, como soporte de las actividades productivas, comerciales, el turismo y movilidad de la población en general.

En este contexto, uno de los problemas que tiene que afrontar el Ministerio son los elevados costos de transportes, que se traducen en elevadas tarifas y en los precios finales de los productos. La reducción de los costos de transportes beneficiará tanto a los productores como a los consumidores finales por la disminución de los precios, contribuyendo a mejorar la competitividad de los productos y del país en general.

Otro de los elementos relevantes en los servicios de transportes está asociado a la alta informalidad de los vehículos de transporte de pasajeros y carga que operan en el transporte vial y fluvial, principalmente de ámbito regional. La informalidad en el transporte interprovincial de pasajeros es un problema que se explica por la insuficiente regulación del sector y debilidad en las acciones de fiscalización del mismo.

La informalidad en el transporte terrestre, no solo genera un riesgo latente de inseguridad de las personas que se movilizan, sino también afecta el transporte formal por las pérdidas económicas que se ven expuestas por la competencia desleal; por lo que es imprescindible y necesario mejorar el sistema de fiscalización y cumplimiento de la normatividad mediante acciones conjuntas de las instituciones involucradas con las acciones de control.

Una característica importante del transporte terrestre, aéreo y marítimo es que Lima es el principal centro generador y receptor de flujos a nivel nacional, desde/hacia diversos puntos del territorio nacional y a nivel regional, el puerto y aeropuerto del Callao se han constituido en Hub a nivel de la costa oeste de América del Sur.

En los servicios de transporte aéreo, la apertura a nuevas empresas, la oferta de tarifas promocionales y la modernización de los aeropuertos concesionados está generando un crecimiento sostenido de pasajeros por este medio, con el consiguiente beneficio para las actividades económicas y el turismo.

El servicio de transporte fluvial en la Amazonía se da en condiciones precarias. La mayoría de las empresas ofrecen servicios de transporte irregular, lo que hace complicado el control de los tiempos de zarpe y arribo. La mayor parte de las embarcaciones son antiguas y diseño que no ofrece las comodidades adecuadas. Frente a ello, el Ministerio desde hace tres años ha iniciado el servicio Ferry en el tramo Iquitos - Santa Rosa, subsidiando los pasajes con el objetivo de brindar un medio de transporte seguro, cómodo y formal. También se tiene proyectado extender este tipo de servicio en el tramo Nauta - Yurimaguas.

Así mismo, el Ministerio viene impulsando el mejoramiento de la navegabilidad en la Hidrovía Amazónica, para permitir la navegación de naves de mayor calado en los ríos Huallaga, Marañón y Ucayali, para facilitar el transporte de carga y pasajeros las 24 horas, los 365 días del año, reduciendo los costos de conectividad de los usuarios, así como los riesgos para los pasajeros y carga.

Del mismo modo, a fin de mejorar la conectividad de las zonas fronterizas de la Amazonía, el Ministerio viene desarrollando el Programa de Vuelos Subsidiados, con la finalidad de acortar los tiempos de viaje desde las zonas de frontera hacia las ciudades de Tarapoto, Iquitos y Pucallpa, generando un gran impacto

en la calidad de vida de miles de peruanos que emplean este servicio, que disminuye notablemente el tiempo de traslado a solo horas, brindando mayor seguridad a los pasajeros.

Para ello se ha establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acciones Estratégicas Institucionales		
Código	Descripción	Nombre del Indicador
AEI.02.01	Regulación de los servicios de transporte terrestre efectiva y oportuna que prestan los operadores en beneficio de la población.	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de personas.
		Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de mercancías.
AEI.02.02	Servicio aeronáutico orientado a la movilización y conectividad de la población.	Tasa de variación del número de pasajeros en aeropuertos a nivel nacional
AEI.02.03	Servicios de transporte inclusivos en beneficio de la población de zonas aisladas.	Tasa de variación anual de asientos ofertados de vuelos subsidiados.
		Porcentaje de pasajeros movilizados en naves tipo ferry.

Objetivo Estratégico Institucional 3:

Promover Sistemas de Transporte Urbano para mejorar la movilidad de la población.

Los servicios de transporte urbano en las principales ciudades del país no reúnen las condiciones adecuadas que permitan una adecuada movilidad de las personas, enfrentan limitaciones desde la perspectiva operativa, es decir de los componentes que participan en la prestación y también desde la institucionalidad encargada de gestión y fiscalización. Esta situación se genera por un largo periodo de ausencia de las instituciones y su renuncia a ejercer sus funciones como responsables de la política y la administración y fiscalización del transporte urbano; también por la expedición de un conjunto de normas, con orientaciones de total apertura y liberalidad, que promovieron la informalidad en la prestación del servicio, proliferación de formas de organización con sesgos de explotación y priorización de la ganancia dejando de lado el servicio, con la agregación de la importación desmedida de vehículos usados, con consecuencias ambientales negativas para la población y las ciudades en general; todo ello nos configura la situación actual, con la existencia de vehículos obsoletos, dispersión de rutas, infraestructura insuficiente, ausencia de fiscalización, debilidad institucional, etc. con resultados que se reflejan en altos índices de accidentes, elevados tiempos en desplazamientos de las personas, espacios urbanos con poblaciones sin servicios, tarifas que no corresponden al nivel de servicio prestado, a la generación de altos índices de CO2 y otros contaminantes, etc.

Para atender la problemática del transporte público en las ciudades, y en el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano, el Ministerio ha creado el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – Promovilidad, con el objeto de apoyar a las municipalidades provinciales en la preparación e implementación de sistemas de transporte urbano, fortalecimiento institucional con la orientación de crear Órganos especializados en la gestión del transporte urbano y asistencia técnica en la elaboración de planes y formulación de estudios de reinversión.

Se hace necesario potenciar a las ciudades de más de 250,000 habitantes con la elaboración de los Planes de Movilidad Urbana y Estudios de Pre Inversión que les permita diseñar el sistema de transporte, construir o mejorar la infraestructura, identificar la modalidad tecnológica y también apoyo en el financiamiento. Entre las principales ciudades se identifican las siguientes: Arequipa, Trujillo, Piura, Lima y Cusco.

Existen otras ciudades que se encuentran ubicadas el segmento de 100,000 a 250,000 habitantes, también capitales de departamento que por su desarrollo productivo o comercial son importantes y que también vienen afrontando problemas en el transporte urbano. En estas ciudades se requiere apoyar principalmente en el Diseño del Sistema de Transporte Urbano, a través de la elaboración de estudios de Pre Inversión que permitan estimar la demanda de pasajeros a través de encuestas, determinar la oferta, estudiar la red jerarquizada con especial énfasis en las rutas principales, estudiar la infraestructura y el transporte, identificar necesidades de articulación en función de la problemática urbana, etc. La participación del MTC prioritariamente deberá estar dirigida a la asistencia técnica y de ser necesario con apoyo en la prospección de financiamiento.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

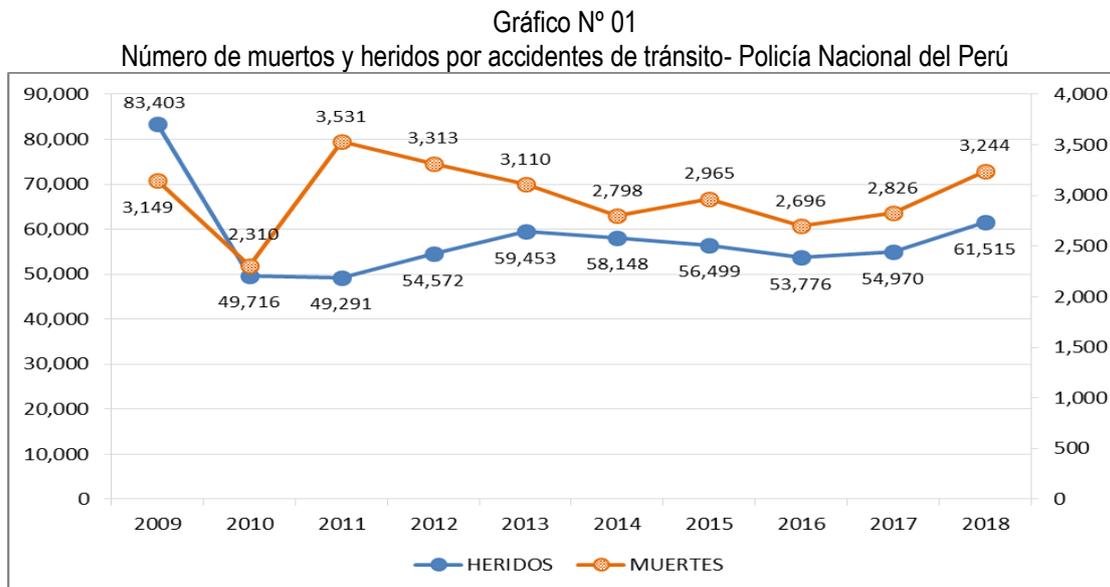
Acciones Estratégicas Institucionales		
Código	Descripción	Nombre del Indicador
AEI.03.01	Asistencia y acompañamiento técnico para la implementación de Sistemas de Transporte Urbano en las principales ciudades del país.	Porcentaje de Ciudades con Estudios de Pre inversión viabilizados por la Unidad Formuladora para el diseño del STU

Objetivo Estratégico Institucional 4

Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.

La población del país en el año 2019 alcanzó los 33 156 498 millones de habitantes⁵, la dinámica poblacional ha tenido una clara tendencia a la urbanización del país en desmedro de la población rural. El crecimiento de las ciudades por este acelerado proceso de urbanización, ha agudizado los problemas de dotación de servicios e infraestructura de diversa índole, siendo el sistema de transporte uno de los más complejos, generalmente con servicios de baja calidad y más aún en el tema de seguridad.

El Boletín Estadístico de la Policía Nacional del Perú en su edición del I trimestre del 2019, señala que la cantidad de muertos por accidentes de tránsito en el año 2018, se ha incrementado en 13% con respecto al año 2017, asimismo, la cantidad de accidentes en un 11% en el mismo periodo. En el gráfico N° 01 se muestra el comportamiento histórico de los accidentes y muertos a nivel nacional.



Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección Estadística (2018)

El mismo reporte, indica que los departamentos donde se presenta mayor incidencia de casos de accidentes de tránsito son: Lima con 14,935 casos (54.62%), La Libertad con 1,659 (6.07%), Arequipa con 1,321 (4.83%), Callao con 1,115 (4.08%) y Lambayeque con 995 casos (3.64%). Los departamentos donde se presenta menor incidencia de casos de accidentes de tránsito son: Huancavelica con 64 casos (0.23%), Tumbes con 93 (0.34%), Madre de Dios con 109 (0.40%), Pasco con 123 (0.45%), entre otros.

En el año 2019, en el mes de Febrero se ha observado una reducción de accidentes de tránsito en un 8.29%; sin embargo, se ha observado un incremento en 14.99% de accidentes en el mes de Marzo con respecto al mes anterior. Se registraron 9,202, 8,439 y 9,704 accidentes de tránsito en los meses de Enero, Febrero y Marzo respectivamente.

Entre los motivos de los accidentes de tránsito se puede observar que el principal es el choque con 16,447 casos (60.15%), atropello con 4,767 (17.43%) y despiste con 3,922 (14.34%), entre los más resaltantes.

Entre las causas que han generado los accidentes menciona los siguientes: Factores relacionados al conductor: (i) Exceso de velocidad y (ii) Imprudencia del conductor; Factores relacionados al peatón: (i) Imprudencia del peatón y (ii) Ebriedad del peatón; Factores relacionados al conductor: (i) Fallas mecánica

⁵ INEI, Estimaciones y proyecciones de población

y (ii) Falta de luces y Factores relacionados al medio ambiente físico: (i) Pista en mal estado y (ii) señalización Defectuosa

En ese sentido el MTC, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad prevé implementar medidas correctivas a fin de incorporar elementos con estándares de calidad desde el diseño de la infraestructura de transporte, así como en su construcción y mantenimiento; se implementará un proceso de armonización-homologación con la normatividad internacional, con la finalidad de contar con vehículos y transporte público seguro y sostenible.

Asimismo, se fortalecerá la gobernanza regulatoria del sistema de seguridad vial a través de Comisión Multisectorial de Seguridad Vial, de manera tal que la calidad de las instituciones, regulación, participación e interacción con los actores estratégicos se traduzcan en implementación de políticas públicas e intervenciones eficientes y efectivas para reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas.

Para ello se ha establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.04.01	Autorizaciones con elevados estándares de seguridad a los operadores del Sistema de Transporte.	Porcentaje de autorizaciones atendidas en el sistema de transporte aéreo
		Porcentaje de autorizaciones otorgadas a operadores de transporte acuático
		Porcentaje de autorizaciones otorgadas a operadores de transporte terrestre
AEI.04.02	Fiscalización en materia de seguridad oportuna al Sistema de Transporte.	Porcentaje de cumplimiento de plan de vigilancia en el sistema de transporte aéreo
		Porcentaje de fiscalizaciones a la infraestructura vial
		Porcentaje de servicios de transporte acuático fiscalizados operativamente
		Porcentaje de servicios de transporte ferroviario fiscalizados operativamente
AEI.04.03	Programas de fortalecimiento de capacidades en seguridad vial actualizados para los actores del Sistema del Transporte.	Porcentaje de especialistas capacitados, para el funcionamiento de los consejos regionales en seguridad vial
AE.04.04.	Instrumentos técnico - normativos actualizados para mejorar la seguridad del sistema de transporte.	Porcentaje de instrumentos técnicos normativos actualizados

Objetivo Estratégico Institucional 5

Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.

La contaminación del aire se origina a partir de fuentes naturales y antropogénicas, sin embargo la contribución de las actividades humanas supera con creces las fuentes naturales, siendo una de las principales, el uso de los combustibles fósiles por vehículo motorizado, mientras que otro factor que acelera las emisiones de contaminantes locales de aire y de GEI es la expansión y la excesiva dependencia de transporte de vehículos privados. Un estudio elaborado por el Ministerio del Ambiente⁶ determina que la principal fuente de presión sobre la calidad de aire se asocia con el aumento del parque automotor y el uso de combustibles fósiles.

Es pertinente señalar, con respecto a la estimación GEI y otros contaminantes atmosféricos, que como sector Transportes, la DGAAM desarrolló el Reporte Anual de Gases de Efecto Invernadero para el año 2016 (RAGEI 2016), en la que, se describe la estimación de emisiones de: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄) y Óxido nitroso (N₂O) generadas por la combustión del combustible en cinco (05) subcategorías: “Aviación civil, Transporte terrestre, Ferrocarriles, Navegación marítima y fluvial, y otro tipo de transporte”, en base a las orientaciones del Panel Intergubernamental de Expertos sobre Cambio Climático (IPCC).

En esa línea, se pudo tener un valor estimado de 20,952.63 Gg CO₂eq, mencionando que de las seis (06) subcategorías antes citadas, la de Transporte Terrestre tiene el 91.9% (19,254.60 Gg CO₂eq,) de las emisiones del sector.

En ese sentido, el MTC, a través de la DGAAM ha desarrollado un Plan de Trabajo sobre la base del Reglamento de Protección Ambiental de Transporte (D.S. N° 004-2017-MTC), el cual marca un hito histórico para el sector transportes en materia ambiental, de esta manera se proyecta revisar y mejorar los instrumentos normativos necesarios para la adecuada gestión socio ambiental de los proyectos y servicios de transportes

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.05.01	Instrumentos técnicos-normativos en materia ambiental en transportes y comunicaciones orientados a la adecuada gestión de los tres niveles de gobierno y el sector privado.	Porcentaje de instrumentos técnicos normativos aprobados en relación al total de programadas
AEI.05.02	Proyectos y/o programas en transportes y comunicaciones con instrumentos de Gestión Ambiental (IGA) aprobados oportunamente a los operadores.	Porcentaje de IGAs aprobados en relación al total de IGAs ingresados en el año.
AEI.05.03	Fiscalización de las normas en materia ambiental en transportes efectiva y oportuna a los tres niveles de gobierno y el sector privado.	Porcentaje de supervisiones a las medidas ambientales de los proyectos de infraestructura (en ejecución, mantenimiento y/u operación) y servicios de transporte

⁶ Informe Nacional del Estado del Ambiente (INEA) del año 2012 y 2013

Objetivo Estratégico Institucional 6

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

En el Perú, el 58,8% de la población de 6 y más años de edad del país accede a Internet. Por área de residencia, en Lima Metropolitana la población usuaria de Internet significó el 79,1%, en el resto urbano el 62,3% y en el área rural el 20,7%. El internet es utilizado más por hombres que mujeres; el 61,5% de hombres hacen uso de Internet, mientras que el 56,0% de las mujeres accede a este servicio, existiendo una brecha de género de 5,5 puntos porcentuales a favor de los hombres⁷.

Al año 2023 se busca cubrir por lo menos el 51 % de localidades con mas de 100 habitantes con servicio de internet de banda ancha y la plena identificación de territorios en los que se requiere impulsar el despliegue de nueva infraestructura para tener acceso al servicio.

Además, el MTC busca aumentar el porcentaje de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT) de acuerdo a los plazos establecidos en el Plan Maestro para la implementación, de una línea base de 6.3% del 2017 se espera llegar a 12.5 %, entendida la cobertura cuando el distrito se encuentra comprendido en la zona de servicio de la localidad en la que por lo menos una estación presta servicio de radiodifusión por televisión digital terrestre.

Este objetivo está orientado a promover la expansión de la cobertura de los servicios de comunicaciones, así como mejorar la gestión del espectro radioeléctrico, mediante la implementación de los proyectos regionales de banda ancha, proyectos de selva, el cumplimiento de los compromisos contractuales de las empresas operadoras, así como el reordenamiento de las bandas de espectro radioeléctrico y los concursos de las bandas de frecuencias 2.3 GHz y AWS, los cuales fueron incorporados al procesos de promoción de la inversión privada en febrero 2019, entre otras estrategias.

Asimismo, se busca incorporar y facilitar el acceso que tiene la población a los servicios básicos postales y la identificación de los territorios en los que el operador designado SERPOST SA requiere brindar el servicio postal básico.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.06.01	Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional.	Porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica
		Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales
AEI.06.02	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.	Porcentaje de espectro radioeléctrico subutilizado
		Porcentaje de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT)
AEI.06.03	Fiscalización eficaz de servicios de comunicaciones a nivel nacional.	Ratio de fiscalizaciones de servicios de comunicaciones ejecutadas

⁷ Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares INEI (2019)

Objetivo Estratégico Institucional 7

Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general.

En el Perú, el 79,4% de la población hace uso diario de Internet, mientras que los que usan Internet una vez a la semana equivalen al 18,8% y los que usan una vez al mes o cada dos meses o más son el 1,7%. También se puede indicar que el 79,9% de hombres y el 78,8% de mujeres, acceden a Internet una vez al día⁸.

El 90,5% de la población utiliza Internet para comunicarse (correo o chat); tal es así que el 89,4% de la población navega en Internet para obtener información, y el 85,5% recurre a Internet para realizar actividades de entretenimiento como juegos de videos y obtener películas o música. Del total de hombres y mujeres usuarios de Internet, el 90,5% y el 90,4%, respectivamente, lo utilizan para comunicarse vía correo, chat, etc.; mientras que el 89,3% de hombres y el 89,4% de mujeres, lo usan para obtener información. Por grupos de edad, es mayor el porcentaje de uso de Internet para comunicarse en el grupo de 25 y más años de edad (97,2%)⁹.

El presente objetivo busca masificar el uso de los servicios de comunicación con el propósito de acercar la información y los agentes de comunicación que permita el desarrollo personal y de la localidad. Asimismo, propiciar las buenas prácticas en la radio y televisión peruana, donde primen los intereses generales del país y de sus ciudadanos.

Mediante el objetivo planteado, se promoverá el desarrollo de contenidos y aplicaciones digitales, así como su uso adecuado mediante acciones de capacitación y sensibilización a la población o entidades, establecimiento de normas que promuevan el uso de la conectividad y proyectos que incrementen el uso de la conectividad. También se plantea la oferta de Centros de Desarrollo Digital para brindar el servicio de accesibilidad y capacitación digital, con implementación de equipo informático, equipamiento multimedia, equipamiento de telecomunicaciones, para lo cual es necesario que la capital de distrito cuente con cobertura de servicio de acceso/conexión a internet (fija y/o móvil).

Para ello se han establecido la siguiente acción estratégica:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.07.01	Servicios de comunicaciones utilizados eficientemente por la población a nivel nacional	Porcentaje de regiones que cuentan con un Centro de Desarrollo Digital

⁸ Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares INEI (2019)

⁹ Estadísticas de las Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares INEI (2019)

Objetivo Estratégico Institucional 8

Modernizar la gestión institucional.

La última Encuesta Nacional de Satisfacción Ciudadana realizada por IPSOS en año 2017, por encargo de la Presidencia de Consejo de Ministros (PCM) refleja que 1 de cada 5 encuestados en Ministerios se encuentra satisfecho con su visita a dicha entidad. Entre las respuesta obtenidas de los encuestados se puede resaltar que, 10% del total resalta la transparencia en la gestión de la entidad, 14% el tiempo requerido por la entidad para resolver la gestión, 14% la información recibida y 20% la atención del personal del sector público. Las variables que obtuvieron menor calificación fueron: la ubicación de la entidad visitada, en la que sólo un 3% está satisfecho; el tiempo de espera antes de ser atendido en el que sólo un 4% y sólo el 6% se encuentran satisfechos con la infraestructura e instalaciones del Ministerio.

El Estado peruano busca establecer los principios y la base legal para iniciar el proceso de modernización de la gestión del Estado mediante la “Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado” (Ley N° 27658). Esta declara al Estado Peruano en proceso de modernización con la finalidad de mejorar la gestión pública y construir un Estado democrático, descentralizado y al servicio del ciudadano. Establece que el proceso de modernización debe: (i) Mejorar la eficiencia del aparato estatal; (ii) Estar orientado al servicio de la ciudadanía y (iii) Ser descentralizado, transparente e inclusivo.

Al cierre del ejercicio 2019, el MTC contó con un total de 152 procedimientos administrativos vigentes, efectuándose durante este ejercicio la simplificación de 53 procedimientos administrativos y la automatización de 10 procedimientos administrativos a través de su inclusión en el TUPA Digital, alcanzando al cierre del ejercicio un total de 46 procedimientos administrativos contemplados en el TUPA Digital (Fuente: TUPA Digital). lo que ha conducido a la reducción de los trámites innecesarios, eliminación de requisitos, disminución de tiempos y reducción de costos, todo ello en beneficio del usuario.

Este objetivo planteado se centra en modernizar la gestión institucional del MTC, articulando, automatizando y transparentando los procesos administrativos, asimismo, en el proceso de mejora continua, el ministerio promoverá la implementación de las tecnologías de información y comunicación (TIC) en los principales sistemas administrativos. En esa misma línea para conseguir las mejoras continuas y la innovación hacia la gestión del conocimiento y del cambio en la cultura organizacional para incrementar la eficiencia, la transparencia del sector público, y la rendición de cuentas con la participación de los ciudadanos. Adicionalmente, se prevé implementar mecanismos para la prevención y gestión de controversias, diferencias y conflictos sociales en el ámbito de competencia del Ministerio, así como realizar el permanente seguimiento del cumplimiento de los compromisos y acuerdos derivados de los procesos de diálogo.

Señalar que en concordancia con lo dispuesto en el Decreto de Urgencia N° 004-2020 que declara de interés nacional la gestión, sostenibilidad y el monitoreo del Legado de los Juegos Panamericanos y Juegos Parapanamericanos y el Decreto Supremo N° 007-2020-MTC que crea en el ámbito del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el “Proyecto Especial Legado Juegos Panamericanos y Parapanamericanos”, se ha considerado una línea de acción que permita cumplir con los alcances de la normatividad antes expuesta.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.08.01	Procedimientos administrativos articulados, automatizados y transparentes en el MTC.	Porcentaje de trámites simplificados y/o automatizados y/o estandarizados Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública atendida
AEI.08.02	Mecanismos para fortalecer la integridad y lucha contra la corrupción en el MTC	Ratio de cumplimiento de las acciones del modelo de integridad institucional del MTC
AEI.08.03	Mecanismos de prevención, diálogo y gestión social oportunos en el ámbito de las competencias del MTC.	Porcentaje de proyectos de infraestructura de transporte y comunicaciones en etapa de ejecución física que presentan conflictividad social
AEI.08.04	Mecanismos de fortalecimiento de competencias, articulados a la gestión pública por resultados para los servidores civiles del MTC.	Ratio de cumplimiento de las acciones de capacitación evaluadas a nivel de aplicación
AEI.08.05	Conducción de las actividades de legado de los Juegos Panamericanos y Juegos Parapanamericanos Lima 2019.	Porcentaje de implementación de los planes y/o instrumentos de gestión de los clústeres 1, 2 y 3

Objetivo Estratégico Institucional 9

Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC.

El MTC en proceso de apoyar y fortalecer la descentralización tiene el rol de articulación técnica y administrativa del Sector Transporte y Comunicaciones en el ámbito de los gobiernos regionales y locales, así como de monitorear y evaluar el impacto de las políticas nacionales y de las intervenciones que realizan las unidades organizacionales, programas y proyectos especiales del ministerio y demás entidades que forman parte del sector Transporte y Comunicaciones.

A través de este objetivo, se prevé establecer mecanismos de articulación que considere la integración y fortalecimiento de los Centros Desconcentrados Territoriales – CDT; la creación, promoción y fortalecimiento de espacios de articulación, concertación y cooperación entre el MTC y los demás niveles de gobierno; y la coordinación y apoyo en la implementación de planes, programas y estrategias de intervención que permitan la consolidación del rol rector del ministerio y la gestión descentralizada.

Para ello se han establecido las siguientes acciones estratégicas:

Acciones Estratégicas Institucionales		
Código	Descripción	Nombre del Indicador
AEI.09.01	Mecanismos de articulación implementados con los Gobiernos Regionales	Porcentaje de mecanismos implementados con los Gobiernos Regionales
AEI.09.02	Asistencia Técnica coordinada para el ejercicio de las funciones de los Gobiernos Regionales	Gobiernos Regionales que reciben asistencia técnica para el ejercicio de sus funciones

Objetivo Estratégico Institucional 10

Gestionar el riesgo de desastres.

La Gestión del Riesgo de Desastres es la capacidad de la sociedad y de sus actores para disminuir sus niveles de riesgo, desarrollando acciones para mitigar el impacto de las probables amenazas (naturales, sociales, socio-naturales y tecnológicas) y reducir su vulnerabilidad (organización, preparación, etc.). Incluye medidas y formas de intervención que buscan reducir, mitigar, prevenir y responder a los desastres.

Los riesgos de desastres son recurrentes en el Perú, debido a su ubicación territorial; estos eventos afectan la infraestructura y servicios del Sector de Transportes y Comunicaciones, siendo los principales peligros de origen de geodinámica externa e interna, y que afectan principalmente a las vías de transporte terrestre, puentes y al servicio de comunicaciones, repercutiendo en el desarrollo económico del país y su población.

El 46% del territorio nacional presenta condiciones de vulnerabilidad alta a muy alta, asimismo, el Perú presenta 7 de las 9 características de países cuyas necesidades y preocupaciones deben ser atendidas según la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC). Además está incluido entre los diez países más vulnerables del mundo al cambio climático según Tyndall Centre.

Se ha aprobado el Plan Sectorial de Gestión del Riesgo de Desastres del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que busca lo siguiente:

- Desarrollar el conocimiento del Riesgo de Desastres;
- Desarrollar capacidad de respuesta ante emergencias y desastres;
- Fortalecer las capacidades institucionales para el desarrollo de la Gestión del Riesgo de Desastres y,
- Fortalecer la participación de la población y sociedad organizada para el desarrollo de una cultura de prevención.

En el marco de este instrumento, se ha planteado las siguientes acciones estratégicas con el propósito de fomentar una cultura de prevención como parte fundamente de la gestión del riesgo de desastres en el MTC

Acción Estratégica Institucional		Nombre del Indicador
Código	Descripción	
AEI.10.01	Mecanismos de fortalecimiento sobre cultura de prevención y respuesta ante situaciones de emergencia y desastres, efectivo para los trabajadores del MTC.	Porcentaje de trabajadores capacitados que muestren conocimientos en gestión del riesgo de desastre
AEI.10.02	Instrumentos de gestión del riesgo de desastre en proceso de avance de implementación en el MTC.	Porcentaje de instrumentos de gestión del riesgos en proceso de avance de implementación
AEI.10.03	Servicio de información oportuna que permita una respuesta rápida a situaciones de emergencia a la alta dirección del MTC	Porcentaje de reportes de información considerada de alerta roja emitidos.



5. Ruta Estratégica

Ruta Estratégica

Prioridad	Objetivo Estratégico Institucional		Vinculación con la PGG	Prioridad	Acción Estratégica Institucional		Vinculación con la PGG	UO responsable
	Código	Descripción			Código	Descripción		
1	OEI 01	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.01.01	Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.	Eje 3 Lin. 3.4	Provias Nacional
				2	AEI.01.02	Inversiones y mantenimiento para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales	Eje 3 Lin. 3.4	Provias Descentralizado
				3	AEI.01.03	Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte
				4	AEI.01.04	Infraestructura aeroportuaria con intervenciones de mejoramiento y rehabilitación en beneficio de los usuarios.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte
				5	AEI.01.05	Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
				6	AEI.01.06	Mecanismo de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes
2	OEI 02	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.02.01	Regulación de los servicios de transporte terrestre efectiva y oportuna que prestan los operadores en beneficio de la población.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Autorizaciones en Transportes
				2	AEI.02.02	Servicio aeronáutico orientado a la movilización y conectividad de la población.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Aeronáutica Civil
				3	AEI.02.03	Servicios de transporte inclusivos en beneficio de la población de zonas aisladas.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Aeronáutica Civil / Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes

Prioridad	Objetivo Estratégico Institucional		Vinculación con la PGG	Prioridad	Acción Estratégica Institucional		Vinculación con la PGG	UO responsable
	Código	Descripción			Código	Descripción		
6	OEI 03	Promover la implementación de Sistemas de Transporte Urbano para mejorar la movilidad de la población.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.03.01	Asistencia y acompañamiento técnico para la implementación de sistemas de transporte urbano en las principales ciudades del país	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal / Promovilidad
5	OEI 04	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.04.01	Autorizaciones con elevados estándares de seguridad a los operadores del Sistema de Transporte.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección General de Aeronáutica Civil
				2	AEI.04.02	Fiscalización en materia de seguridad oportuna al Sistema de Transporte.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes / Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
				3	AEI.04.03	Programas de fortalecimiento de capacidades en seguridad vial actualizados para los actores del Sistema del Transporte.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial
				4	AEI.04.04	Instrumentos técnico - normativos actualizados para mejorar la seguridad del sistema de transporte.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal
7	OEI 05	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.05.01	Instrumentos técnicos-normativos en materia ambiental en transportes y comunicaciones orientados a la adecuada gestión de los tres niveles de gobierno y el sector privado.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Asuntos Ambientales / Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
				2	AEI.05.02	Proyectos y/o programas en transportes y comunicaciones con instrumentos de Gestión Ambiental (IGA) aprobados oportunamente a los operadores.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Asuntos Ambientales / Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
				3	AEI.05.03	Fiscalización de las normas en materia ambiental en transportes efectiva y oportuna a los tres niveles de gobierno y el sector privado.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Asuntos Ambientales

Prioridad	Objetivo Estratégico Institucional		Vinculación con la PGG	Prioridad	Acción Estratégica Institucional		Vinculación con la PGG	UO responsable
	Código	Descripción			Código	Descripción		
3	OEI 06	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.06.01	Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones / Programa Nacional de Telecomunicaciones – PRONATEL
				2	AEI.06.02	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones / Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones
				3	AEI.06.03	Fiscalización eficaz de servicios de comunicaciones a nivel nacional.	Eje 3 Lin. 3.4	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones
4	OEI 07	Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.07.01	Servicios de comunicaciones utilizados eficientemente por la población a nivel nacional.	Eje 3 Lin. 3.4	Programa Nacional de Telecomunicaciones – PRONATEL
8	OEI 08	Modernizar la gestión institucional.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.08.01	Procedimientos administrativos articulados, automatizados y transparentes en el MTC	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto /Secretaría General/ Oficina General de Administración / Oficina General de Gestión de Recursos Humano / Oficina General de Asesoría Jurídica/ Oficina General de Tecnología de Información/ Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto/Despacho Ministerial/Despacho Viceministerial de Transportes/Despacho Viceministerial de Comunicaciones/Procuraduría Pública/Órgano de Control Institucional
				2	AEI.08.02	Mecanismos para fortalecer la integridad y lucha contra la corrupción en el MTC	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina de Integridad y Lucha Contra la Corrupción
				3	AEI.08.03	Mecanismos de prevención, diálogo y gestión social oportunos en el ámbito de las competencias del MTC	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina de Diálogo y Gestión Social
				4	AEI.08.04	Mecanismos de fortalecimiento de competencias, articulados a la gestión pública por resultados para los servidores civiles del MTC	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina General de Gestión de Recursos Humanos / Oficina de Gestión del Talento Humano

Prioridad	Objetivo Estratégico Institucional		Vinculación con la PGG	Prioridad	Acción Estratégica Institucional		Vinculación con la PGG	UO responsable
	Código	Descripción			Código	Descripción		
8	OEI 08	Modernizar la gestión institucional.	8	5	AEI.08.05	Conducción de las actividades de legado de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos Lima 2019	Eje 3 Lin. 3.4	Proyecto Especial Legado Juegos Panamericanos y Parapanamericanos
9	OEI 09	Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.09.01	Mecanismos de articulación implementados con los Gobiernos Regionales	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto / Oficina de Articulación Intergubernamental
				2	AEI.09.02	Asistencia Técnica coordinada para el ejercicio de las funciones de los Gobiernos Regionales	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto / Oficina de Articulación Intergubernamental
10	OEI 10	Gestionar el riesgo de desastres.	Eje 3 Lin. 3.4	1	AEI.10.01	Mecanismos de fortalecimiento de capacidades sobre cultura de prevención y respuesta ante situaciones de emergencia y desastres, efectivo para los trabajadores del MTC	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres
				2	AEI.10.02	Instrumentos de gestión del riesgo de desastres en proceso de avance de implementación en el MTC	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres
				3	AEI.10.03	Servicio de información oportuna que permita una respuesta rápida a situaciones de emergencia a la Alta Dirección del MTC	Eje 3 Lin. 3.4	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres



Anexo N°1 Matriz de Articulación de Planes

Objetivo Estratégico Sectorial			Acción Estratégica Sectorial			Objetivo Estratégico Institucional			Explicación de Relación Causal con OES o AES		
COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador			
OES 01	Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transporte	Índice de competitividad de la infraestructura de la red vial del país (WEF)	AES. 01.01	Mejorar el nivel de la Infraestructura de transporte para la integración interna y externa de nuestro país.	Porcentaje de variación anual del índice medio vehicular en la Red Vial Nacional producto de las intervenciones del Sector	OEI 01	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad del World Economic Forum - WEF en infraestructura de transportes.	La provisión de infraestructura repercute directamente en la reducción de tiempos y costos logísticos.		
					Índice de conectividad física en las regiones						
					Reducción de tiempo (horas) en el transporte terrestre de mercancías en vías nacionales						
			AES. 01.02	Incrementar la calidad de los servicios de transporte	Porcentaje de tiempo no operacional imputables al administrador portuario concesionario	OEI 02	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios	Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de pasajeros en los principales corredores viales		Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de carga en los principales corredores viales	La provisión de servicios de calidad y competitivos incide en la reducción de costos de operación tanto de pasajero como de mercancías
					Porcentaje de viajes de pasajeros atendidos por el transporte urbano público masivo			OEI 03			

Objetivo Estratégico Sectorial			Acción Estratégica Sectorial			Objetivo Estratégico Institucional			Explicación de Relación Causal con OES o AES
COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	
OES 02	Mejorar la seguridad y calidad ambiental en el sistema de transportes y comunicaciones	Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes	AES. 02.01	Fiscalizar la circulación terrestre en ciudades con más de 400 000 habitantes y en la Red Vial Nacional	Porcentaje de vehículos de transporte terrestre de competencia nacional que registran infracciones por medio electrónico (exceso de velocidad, entre otros) Porcentaje de Ciudades calificadas como Metrópolis Regionales y Nacionales con centros de IITS instalados y funcionando	OEI 04	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.	Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes	Elevar los niveles de seguridad actúa directamente en la mejora de la seguridad
		Reducción de las emisiones de CO2e producto de la implementación de medidas de mitigación del sector	AES. 02.02	Impulsar la renovación del parque automotor	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte de personas con más de 15 años	OEI 05	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.	Porcentaje de proyectos, actividades y/o servicios del sector transporte desarrollados de manera sostenible	La mejora en la gestión ambiental incide en la mejora de la calidad ambiental

Objetivo Estratégico Sectorial			Acción Estratégica Sectorial			Objetivo Estratégico Institucional			Explicación de Relación Causal con OES o AES	
COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador		
OES 03	Impulsar el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional	Índice de desarrollo de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC)	AES. 03.01	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet de banda ancha	OEI 06	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet de banda ancha	El incremento de la cobertura es un factor imprescindible para el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional	
					Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de TDT			Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de Televisión Digital Terrestre (TDT)		
					Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales					
			AES. 03.02	Incrementar el uso de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de uso del servicio de internet	OEI 07	Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general.	Porcentaje de la población de 6 años y más que usa Internet		La promoción de uso universal de los servicios de comunicaciones propicia el desarrollo de las comunicaciones a nivel nacional.
			AES. 03.03	Promover la asequibilidad de los servicios de telecomunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de hogares que no contratan el servicio de internet fijo debido a que considera tarifas altas					

Objetivo Estratégico Sectorial			Acción Estratégica Sectorial			Objetivo Estratégico Institucional			Explicación de Relación Causal con OES o AES
COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	COD	Enunciado	Nombre del indicador	
OES 04	Fortalecer la gobernanza, descentralización y modernización del Sector Transportes y Comunicaciones	Grado de satisfacción y confianza de los ciudadanos en las instituciones del sector transportes y comunicaciones	AES. 04.01	Mejorar la gobernanza en el sector	% de inversiones del Gobierno Nacional vinculada a los corredores logísticos.	OEI 08	Modernizar la gestión institucional.	Porcentaje de ciudadanos que manifiestan su satisfacción por los servicios recibidos del MTC	Se fortalecerá la gobernanza y la modernización del MTC mediante una eficiente y moderna gestión institucional y de riesgos ante un eventual desastre.
						OEI 10	Gestionar el riesgo de desastres.	Porcentaje de implementación de las actividades del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres	
			AES. 04.02	Mejorar la articulación territorial de los Programas Presupuestales	Porcentaje de participación del presupuesto de los gobiernos regionales y locales en los programas presupuestales	OEI 09	Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC	Gobiernos Regionales incorporados en los espacios de articulación intergubernamental	Se fortalecerá el proceso de descentralización a través de la mejora de la articulación intergubernamental



Anexo N°2 Matriz del Plan Estratégico Institucional

Anexo B-2 Matriz General de Objetivos y Acciones Estratégicas del PEI

Sector Transportes y Comunicaciones
Pliego Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Período 2020 - 2023
Misión Asegurar la provisión de infraestructura y servicios de transportes y comunicaciones a toda la población, de manera segura, sostenible, inclusiva y competitiva, orientada a la integración y desarrollo nacional.

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 01	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.	Ubicación del Perú en el ranking de competitividad del World Economic Forum - WEF en infraestructura de transportes.	La ubicación del Perú (Año bases 2019) mejora 2 posiciones anuales en el ranking de infraestructura de transportes del WEF	97	2019	97	2019	95	93	91	89	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
Acciones Estratégicas del OEI 01												
AEI.01.01	Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada	(Kilómetro de la RVN pavimentada / Longitud de la RVN definitiva vigente en cada periodo) *100	58.5%	2011	79.1%	2018	85.0%	88.4%	94.4%	96.2%	Provias Nacional
		Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado	(Kilómetro de la RVN pavimentada en buen estado / Longitud de la RVN definitiva pavimentada en el periodo) *100	69.4%	2011	86.7%	2018	86.7%	91.1%	93.3%	93.8%	Provias Nacional
AEI.01.02	Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales	Porcentaje de la Red Vial Departamental con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC	(Kilómetros de la Red Vial Departamental con adecuados niveles de servicio por intervención del MTC / Total de kilómetros de la Red Vial Departamental) *100	8.7%	2019	8.7%	2019	8.8%	9.5%	10.1%	10.8%	Provias Descentralizado
		Porcentaje de la Red Vial Vecinal con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC	(Kilómetros de la Red Vial Vecinal con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC / Total de kilómetros de la Red Vial Vecinal) *100	11.5%	2019	11.5%	2019	11.7%	11.9%	12.2%	12.4%	Provias Descentralizado
AEI.01.03	Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios.	Porcentaje de KM de infraestructura intervenida de la red pública ferroviaria	(Número de KM. Construidos de la red pública ferroviaria planificada / Total de KM. de la red pública planificada) *100	47%	2019	47%	2019	47%	47%	48%	50%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte
AEI.01.04	Infraestructura aeroportuaria con intervenciones de mejoramiento y rehabilitación en beneficio de los usuarios.	Porcentaje de avance de intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos concesionados	(Número de intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos concesionados ejecutadas / Número total de intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos concesionados programadas) *100	0%	2019	0%	2019	12%	29%	65%	100%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte
AEI.01.05	Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios.	Porcentaje de kilómetros de vía fluvial navegable en buen estado	(Número de Kilómetros de vía navegable buen estado / Total de Kilómetros de vías navegables) * 100	nd	2018	nd	2019	0.0%	0.0%	10.0%	33.0%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes
AEI.01.06	Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.	Porcentaje de estudios de Preinversión viabilizados de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas	(\sum [Estudios de Preinversión viabilizados acumulativos de las instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas anual] / [Total de Estudios de Preinversión programados])*100	0.00%	2019	0.00%	2019	42.0%	67.0%	83.0%	100.0%	Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 02	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.	Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de pasajeros en los principales corredores viales	Modelo de simulación VOC (Costo de operación vehiculares)	54.9	2018	54.9	2018	54.0	53.5	53.0	52.5	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte
		Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de carga en los principales corredores viales	Modelo de simulación VOC (Costo de operación vehiculares)	248.8	2018	248.8	2018	240.8	236.0	231.0	226.0	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte

Acciones Estratégicas del OEI 02

AEI.02.01	Regulación de los servicios de transporte terrestre efectiva y oportuna que prestan los operadores en beneficio de la población.	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de personas.	(Número de vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte terrestre de personas, mediante documento emitido por la autoridad competente / parque automotor nacional correspondiente a los vehículos de categorías M2 y M3) *100	7.91%	2018	7.91%	2018	8.7%	9.5%	10.4%	11.4%	Dirección General de Autorizaciones en Transportes
		Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de mercancías.	(Número de vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte terrestre de mercancías, mediante documento emitido por la autoridad competente / parque automotor nacional correspondiente a los vehículos de categorías N1, N2, N3 y O4) *100	33.11%	2018	33.11%	2018	36.4%	40.0%	42.5%	45.1%	Dirección General de Autorizaciones en Transportes
AEI.02.02	Servicio aeronáutico orientado a la movilización y conectividad de la población.	Tasa de variación del número de pasajeros en aeropuertos a nivel nacional	((Número de pasajeros movilizados en un año mediante transporte aéreo / Número de pasajeros movilizados en un año mediante transporte aéreo en el año base) -1) *100	0.00%	2018	7.00%	2019	14.4%	22.5%	31.1%	40.3%	Dirección General de Aeronáutica Civil
AEI.02.03	Servicios de transporte inclusivos en beneficio de la población de zonas aisladas.	Tasa de variación anual de asientos ofertados de vuelos subsidiados.	(Número de asientos ofertados de vuelos subsidiados en zonas alejadas de la selva peruana programados en el año / Número de asientos ofertados del año base 2019) *100	0%	2019	0%	2019	3%	6%	9%	12%	Dirección General de Aeronáutica Civil
		Porcentaje de pasajeros movilizados en naves tipo ferry.	Indicador=(PF)/(TP) *100 Donde: PF: Pasajeros movilizados en naves tipo Ferry TC: Total de pasajeros proyectados a movilizarse en naves tipo Ferry	73.5%	2019	73.5%	2019	80.9%	80.9%	88.9%	97.8%	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el período del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 03	Promover la implementación de Sistemas de Transporte Urbano para mejorar la movilidad de la población.	Porcentaje de ciudades en las que se promueven la implementación de Sistemas de Transportes	(Número de ciudades en la que se ha avanzado en el diseño y/o implementación y operación de ST) / (Total de ciudades principales para contar con ST) * 100	0.0%	2018	0.0%	2019	6.9%	10.3%	20.7%	31.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal / Promovilidad
Acciones Estratégicas del OEI 03												
AEI.03.01	Asistencia y acompañamiento técnico para la implementación de sistemas de transporte urbano en las principales ciudades del país	Porcentaje de Ciudades con Estudios de Pre inversión viabilizados por la Unidad Formuladora para el diseño del STU	(Número de ciudades con Estudios de preinversión para la creación de STU) / (Total de ciudades principales para contar con STU) * 100	0.00%	2018	0.00%	2019	10.3%	17.2%	24.1%	31.0%	Programa Nacional de Transporte Urbano – PROMOVILIDAD.

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 04	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.	Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito terrestre por cada 100,000 habitantes	(Número de muertes generadas por accidentes de tránsito terrestre / Total de la población) * 100 000	8.90	2017	10.10	2018	8.5	7.7	6.9	6.2	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial
Acciones Estratégicas del OEI 04												
AEI.04.01	Autorizaciones con elevados estándares de seguridad a los operadores del Sistema de Transporte.	Porcentaje de autorizaciones atendidas en el sistema de transporte aéreo	(Número de trámites de autorización ejecutados por la DGAC / Número de trámites de autorización programados por la DGAC) *100	94.00%	2018	95.00%	2019	96.0%	97.0%	98.0%	99.0%	Dirección General de Aeronáutica Civil
		Porcentaje de autorizaciones otorgadas a operadores de transporte acuático	(Número de autorizaciones otorgadas a los operadores de transporte acuático) / (Número de solicitudes de autorizaciones de los operadores de transporte acuático) * 100	81.80%	2018	82.00%	2019	82.3%	82.7%	83.1%	83.5%	Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático
		Porcentaje de autorizaciones otorgadas a operadores de transporte terrestre	(Número de autorizaciones para operadores que brindan el servicio transporte de personas y mercancías nacional e internacional/ Número de solicitudes presentadas) * 100	91.00%	2018	90.00%	2019	87.0%	84.0%	81.0%	78.0%	Dirección de Servicios de Transporte Terrestre
AEI.04.02	Fiscalización en materia de seguridad oportuna al Sistema de Transporte.	Porcentaje de cumplimiento de plan de vigilancia en el sistema de transporte aéreo	(Número de inspecciones ejecutadas por la DGAC / Número de inspecciones programadas por la DGAC) *100	93.00%	2018	94.00%	2019	95.0%	95.0%	96.0%	96.0%	Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC
		Porcentaje de fiscalizaciones a la infraestructura vial	(Acciones de fiscalización a la infraestructura vial (señalización, seguridad vial, obras de arte, etc.) / Acciones de fiscalización planificada en el año) *100	100.00%	2018	100.00%	2019	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes
		Porcentaje de servicios de transporte acuático fiscalizados operativamente	(Acciones de fiscalización ejecutadas a los operadores de transporte acuático / Número total de operadores de transporte acuático)	100.00%	2018	100.00%	2019	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes
		Porcentaje de servicios de transporte ferroviario fiscalizados operativamente	(Acciones de fiscalización ejecutadas a los operadores de transporte ferroviario / Número total de operadores de transporte ferroviario) *100	100.00%	2018	100.00%	2019	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes
AEI.04.03	Programas de fortalecimiento de capacidades en seguridad vial actualizados para los actores del Sistema del Transporte.	Porcentaje de especialistas capacitados para el funcionamiento de los consejos regionales en seguridad vial	(Número de especialistas capacitados en temas de seguridad vial / Número total de profesionales de la seguridad vial de los Gobiernos Regionales) *100	nd	2019	nd	2019	30.0%	40.0%	50.0%	60.0%	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial
AEI.04.04	Instrumentos técnico - normativos actualizados para mejorar la seguridad del sistema de transporte.	Porcentaje de instrumentos técnicos normativos actualizados	(Sumatoria acumulada de instrumentos técnicos normativos actualizados de transporte vial*0.34 + transporte ferroviario*0.33 + transporte acuático*0.33) / (Sumatoria del inventario de instrumentos técnicos normativos transporte vial*0.34 + transporte ferroviario*0.33 + transporte acuático*0.33) * 100	nd	2018	nd	2018	56.0%	78.0%	89.0%	100.0%	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 05	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.	Porcentaje de proyectos, actividades y/o servicios del sector transporte desarrollados de manera sostenible	(Número de proyectos, actividades y/o servicios con instrumentos de gestión ambiental aprobados previos al inicio de obras*0.5 + el número de proyectos, actividades y/o servicios con instrumentos de gestión ambiental que cumplen con los compromisos ambientales al menos en un 50%*0.5) / (Instrumentos de proyectos, actividades y/o servicios con gestión ambiental aprobados*0.5 + Instrumentos de gestión ambiental supervisados*0.5) *100	27.0%	2018	27.0%	2019	28.0%	29.0%	30.0%	31.0%	Dirección General de Asuntos Ambientales
Acciones Estratégicas del OEI 05												
AEI.05.01	Instrumentos técnicos-normativos en materia ambiental en transportes y comunicaciones orientados a la adecuada gestión de los tres niveles de gobierno y el sector privado.	Porcentaje de instrumentos técnicos normativos aprobados en relación al total programado.	(Instrumentos técnicos normativos aprobados / Instrumentos técnicos normativos programados) *100	3.00%	2018	20.00%	2019	50.0%	73.0%	90.0%	100.0%	Dirección General de Asuntos Ambientales / Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
AEI.05.02	Proyectos y/o programas en transportes y comunicaciones con instrumentos de Gestión Ambiental (IGA) aprobados oportunamente a los operadores.	Porcentaje de IGAs aprobados en relación al total IGAs ingresados en el año.	(Instrumentos de Gestión Ambiental aprobados / Instrumentos de Gestión Ambiental ingresados en el año) *100	57.00%	2018	79.00%	2019	80.0%	81.0%	82.0%	83.0%	Dirección General de Asuntos Ambientales
AEI.05.03	Fiscalización de las normas en materia ambiental en transportes y comunicaciones efectiva y oportuna a los tres niveles de gobierno y el sector privado.	Porcentaje de supervisiones a las medidas ambientales de los proyectos de infraestructura (en ejecución, mantenimiento y/u operación) y servicios de transporte.	(Número de Supervisiones ambientales realizadas / Número de proyectos, actividades y servicios del sector transportes) *100	15.00%	2018	33.00%	2019	34.0%	35.0%	36.0%	37.0%	Dirección General de Asuntos Ambientales

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI.06	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional	Porcentaje de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet de banda ancha	(Total de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet / Total de localidades con población mayor a 100 habitantes)*100	30.00%	2017	34.00%	2018	40.0%	44.0%	47.0%	51.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
		Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de Televisión Digital Terrestre (TDT)	(Número de distritos con cobertura de al menos una señal de Televisión Digital Terrestre (TDT) / Total de distritos a nivel Nacional)*100	6.30%	2017	7.89%	2018	10.0%	10.0%	12.5%	12.5%	Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones
Acciones Estratégicas del OEI.06												
AEI.06.01	Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional	Porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica	(Número de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica / Total de distritos)*100	25.00%	2017	25.00%	2018	71.0%	89.0%	89.0%	96.0%	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL
		Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales	(Número de distritos que tienen acceso a los servicios postales básicos / Número total de distritos) *100	21.00%	2017	22.00%	2018	23.0%	25.0%	28.0%	30.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
AEI.06.02	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.	Porcentaje de espectro radioeléctrico subutilizado	(Cantidad de Megahertz (MHz - Hab) con atribución obsoleta, canalización no adecuada y asignación a servicios de poca demanda / Cantidad de (MHz - Hab) de banda al 100% de uso)*100	83.40%	2017	83.40%	2018	18.0%	3.9%	3.9%	3.9%	Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones
		Porcentaje de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT)	(Número de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT) / Total de distritos a nivel Nacional)*100	31.00%	2017	34.63%	2018	45.0%	51.0%	57.0%	63.0%	Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones
AEI.06.03	Fiscalización eficaz de servicios de comunicaciones a nivel nacional.	Ratio de fiscalizaciones de servicios de comunicaciones ejecutadas	(Número de fiscalizaciones de servicios de comunicaciones ejecutadas / Número de fiscalizaciones programadas y/o requeridas)	0.83	2019	0.83	2019	0.85	0.87	0.89	0.91	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 07	Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general.	Porcentaje de la población de 6 años y más que usa Internet	(Total de la población de 6 años y más que usa internet / Total de la población de 6 años y más)*100	49.00%	2017	53.00%	2018	58.0%	60.0%	63.0%	66.0%	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones
Acciones Estratégicas del OEI 07												
AEI.07.01	Servicios de comunicaciones utilizados eficientemente por la población a nivel nacional.	Porcentaje de regiones que cuentan con un Centro de Desarrollo Digital	(Número de regiones que cuentan con el servicio de accesibilidad y capacitación digital a través de un Centro de Servicios Digitales / Número total de regiones) *100	0.00%	2017	0.00%	2018	0.0%	25.0%	25.0%	29.0%	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL

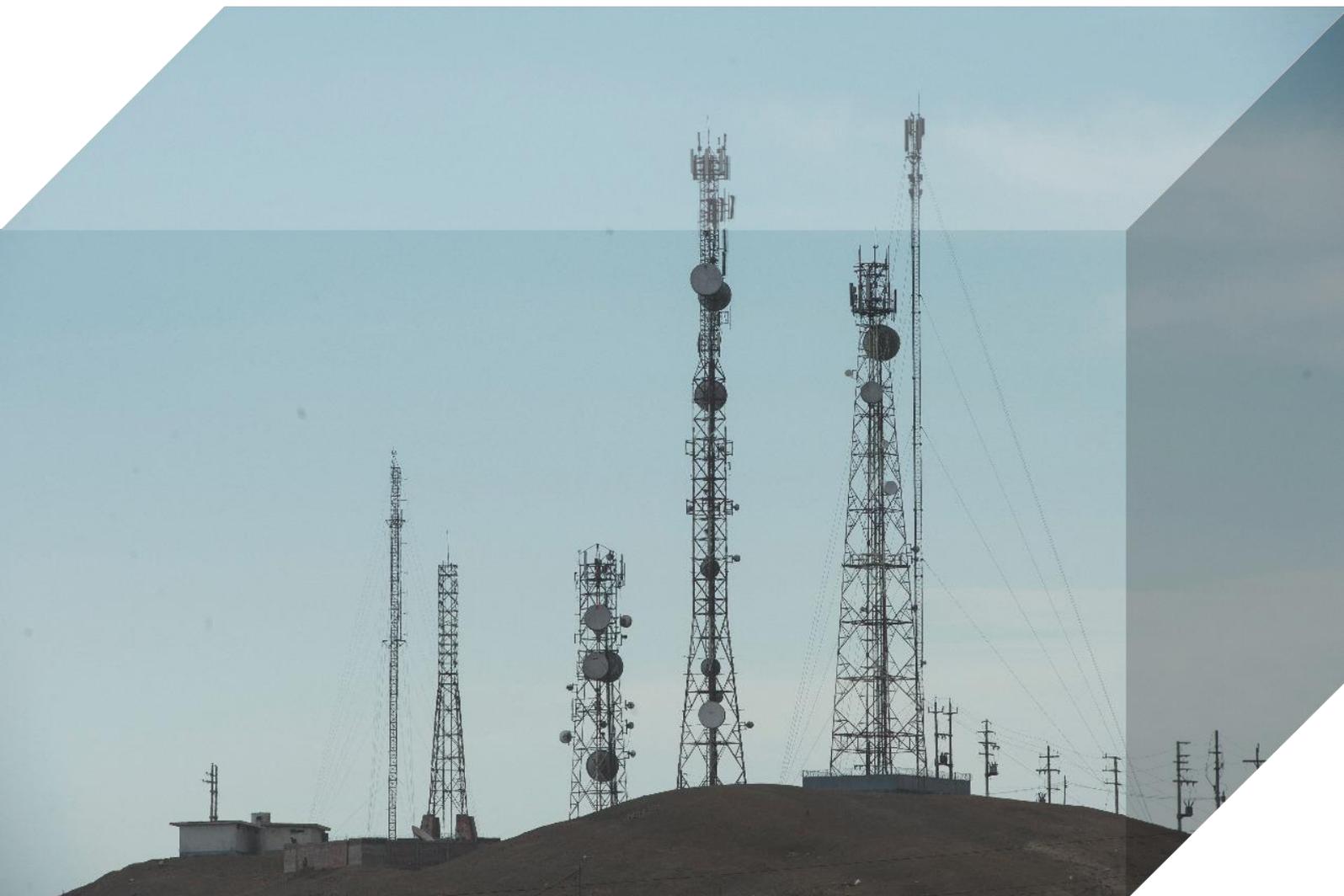
OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 08	Modernizar la gestión institucional.	Porcentaje de ciudadanos que manifiestan su satisfacción por los servicios recibidos del MTC	(Número de usuarios que manifiestan su satisfacción por el servicio recibido / Total de usuarios calificados)*100	nd	2019	nd	2019	50.0%	60.0%	70.0%	80.0%	Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

Acciones Estratégicas del OEI 08

AEI.08.01	Procedimientos administrativos articulados, automatizados y transparentes en el MTC	Porcentaje de trámites simplificados y/o automatizados y/o estandarizados	(Número de trámites simplificados y/o automatizados y/o estandarizados / Total de trámites vigentes)*100	28.50%	2018	30.00%	2019	18.3%	24.0%	29.7%	35.3%	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto / Oficina de Modernización
		Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública atendidas	(Número de solicitudes de información atendidas / Total de solicitudes requeridas)*100	99.06%	2018	99.16%	2019	99.3%	99.4%	99.5%	99.6%	Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental
AEI.08.02	Mecanismos para fortalecer la integridad y lucha contra la corrupción en el MTC	Ratio de cumplimiento de las acciones del Modelo de Integridad Institucional del MTC	(Número de acciones cumplidas del modelo de integridad / Número de acciones programadas del modelo de integridad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones)	0.40	2019	0.40	2019	0.56	0.67	0.89	1.00	Oficina de Integridad y Lucha Contra la Corrupción
AEI.08.03	Mecanismos de prevención, diálogo y gestión social oportunos en el ámbito de las competencias del MTC	Porcentaje de proyectos de infraestructura de transportes y comunicaciones en etapa de ejecución física que presentan conflictividad social	(Número de proyectos de infraestructura y servicios de Transportes y Comunicaciones en etapa de ejecución física que presentan conflictividad / Total de proyectos de la cartera del Programa Multianual de Inversiones en etapa de ejecución física)*100	19.39%	2019	19.39%	2019	23.0%	23.5%	21.7%	19.1%	Oficina de Diálogo y Gestión Social
AEI.08.04	Mecanismos de fortalecimiento de competencias, articulados a la gestión pública por resultados para los servidores civiles del MTC	Ratio de cumplimiento de las acciones de capacitación evaluadas a nivel de aplicación	(Número de acciones de capacitación evaluadas a nivel de aplicación, ejecutadas en un año en el PDP / Total de acciones de capacitación evaluadas en el nivel de aplicación aprobadas en el PDP en un año)	nd	2018	nd	2019	0.70	0.73	0.83	1.00	Oficina General de de Gestión de Recursos Humanos / Oficina de Gestión del Talento Humano
AEI.08.05	Conducción de la actividades de legado de los XVIII Juegos Panamericanos y VI Juegos Parapanamericanos Lima 2019	Porcentaje de implementación de los planes y/o instrumentos de gestión de los clústeres 1, 2 y 3	(Número de Planes y/o instrumentos de gestión implementados de los clústeres 1, 2 y 3 / Número de Planes y/o instrumentos de gestión aprobados) * 100	nd	2019	nd	2019	30.0%	70.0%			Proyecto Especial Legado Juegos Panamericanos

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 09	Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC	Gobiernos Regionales incorporados en los espacios de articulación intergubernamental	Número de GR incorporados en los espacios de articulación intergubernamental	nd	2018	nd	2019	13	18	26	26	Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto / Oficina de Articulación Intergubernamental
Acciones Estratégicas del OEI 09												
AEI.09.01	Mecanismos de articulación implementados con los Gobiernos Regionales	Porcentaje de mecanismos implementados con los Gobiernos Regionales	(Número de mecanismos implementados / Número total de mecanismos planificados por el equipo de OAI) *100	nd	2018	nd	2019	30.0%	50.0%	70.0%	80.0%	Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto / Oficina de Articulación Intergubernamental
AEI.09.02	Asistencia Técnica coordinada para el ejercicio de las funciones de los Gobiernos Regionales	Gobiernos Regionales que reciben asistencia técnica para el ejercicio de sus funciones	Número de GR que reciben asistencia técnica coordinada por el equipo de OAI	nd	2018	nd	2019	8	10	13	16	Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto / Oficina de Articulación Intergubernamental

OEI / AEI		Nombre del Indicador	Método de Cálculo	Línea de base		Valor actual		Logros esperados en el periodo del Plan				Unidad Orgánica responsable del indicador
Código	Descripción			Valor	año	Valor	año	2020	2021	2022	2023	
OEI 10	Gestionar el riesgo de desastres.	Porcentaje de implementación de las actividades del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres	(Número de actividades implementadas / Total de actividades programadas en el Plan de GRD)*100	44.00%	2019	44.00%	2019	50.0%	56.0%	67.0%	72.0%	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres
Acciones Estratégicas del OEI 10												
AEI.10.01	Mecanismos de fortalecimiento de capacidades sobre cultura de prevención y respuesta ante situaciones de emergencia y desastres, efectivo para los trabajadores del MTC	Porcentaje de trabajadores capacitados que muestran conocimientos en Gestión del Riesgo de Desastres	(Número de trabajadores que obtienen resultados satisfactorios / Total de trabajadores encuestados)*100	0.00%	2019	0.00%	2019	55.0%	60.0%	65.0%	70.0%	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres
AEI.10.02	Instrumentos de gestión del riesgo de desastres en proceso de avance de implementación en el MTC	Porcentaje de instrumentos de gestión de riesgos en proceso de avance de implementación	(Número de instrumentos de gestión en GRD en proceso de avance de implementación / Total de instrumentos de gestión de GRD elaborados y/o actualizados)*100	0.00%	2019	0.00%	2019	67.0%	71.0%	75.0%	88.0%	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres
AEI.10.03	Servicio de información oportuna que permita una respuesta rápida a situaciones de emergencia a la Alta Dirección del MTC	Porcentaje de reportes de información considerada de alerta roja emitidos	(Número de reportes emitidos interrumpidos (rojo) / número total de reportes emitidos por el COES)* 100	80.00%	2019	80.00%	2019	70.0%	60.0%	50.0%	40.0%	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres



Anexo N°3 Fichas Técnicas de Indicadores

Ficha Técnica del Indicador 1.1						
Objetivo Estratégico Institucional:		Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.				
Nombre del Indicador:		Ubicación del Perú en el ranking de competitividad del World Economic Forum - WEF en infraestructura de transportes				
Justificación:		<p>La infraestructura de transportes es uno de los factores básicos que contribuye a lograr niveles de competitividad adecuados, como soporte del crecimiento económico, de la inclusión social y de la integración interna y externa del país.</p> <p>Por esta razón se requiere un indicador que muestre el desempeño del Perú en materia de infraestructura de transportes, desde la óptica multimodal, en comparación a otros países de la región y a nivel mundial.</p> <p>En el Perú, mayoritariamente las vías de transporte orientadas a la competitividad y al comercio exterior están bajo competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones., que se hace más evidente en los puertos, aeropuertos y ferrocarriles, teniendo para esta última competencia exclusiva (excepto trenes urbanos de pasajeros). De acuerdo a las proyecciones de metas a alcanzar en el periodo 2020-2023 producto de las inversiones en infraestructura terrestre, aeroportuaria y principalmente portuarias, se tiene como expectativa mejorar por lo menos 2 nivel de ubicación cada año.</p> <p>Desde el año 2019 el Foro Económico Mundial calcula la competitividad de "Infraestructura de Transportes", ubicándose el Perú en el puesto 97 entre 141 países. Se requiere posicionar al Perú en mejor ubicación en materia de infraestructura de transportes. Comparativamente, en el 2019 Chile se ubica en el puesto 54 en infraestructura de transportes, en tanto que Colombia se ubica en el puesto 92. Se parte de la premisa que el Perú escalará en los siguientes años a una mejor ubicación en el ránking mundial del Foro Económico Mundial, para lo cual debe realizar mayores esfuerzos para mejorar la calidad de la infraestructura de los diferentes modos de transportes.</p>				
Responsable del Indicador:		Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal				
Limitaciones del Indicador:		La ubicación del Perú en el ranking de infraestructura de transportes es mostrado por el WEF en el documento del año 2019 y se tiene la expectativa que se seguirán mostrando en los siguientes años.				
Método de Cálculo:		La ubicación del Perú (Año bases 2019) mejora 2 posiciones anuales en el ranking de infraestructura de transportes del WEF				
Parámetro de medición:		Número	Sentido esperado del Indicador:		Descendente	
Fuente y Base de Datos:		World Economic Forum "The Global Competitiveness Report 2019"				
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	97	97	95	93	91	89

Ficha Técnica del Indicador 1.1.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.					
Acción Estratégica Institucional:	Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada					
Justificación:	La inversión está orientada al cierre de brechas de infraestructura y acceso a servicios públicos. Se determina en función al indicador de cobertura de RVN pavimentada, el citado indicador facilita el seguimiento al cierre de brecha del producto, para la entrega de infraestructura que contribuya a la reducción los costos logísticos de transporte, concurrentes a facilitar las transacciones comerciales, integración económica de las regiones del país.					
Responsable del Indicador:	Provias Nacional					
Limitaciones del Indicador:	La línea base del indicador es el inventario básico del 2010 que responde a las rutas registradas en el D.S. N° 044-2008-MTC - SINAC. Sin embargo, a la fecha se han clasificado y/o reclasificado nuevas vías como parte de la red vial nacional, las cuales solo cuentan con datos referenciales de tipo de superficie de rodadura y estado de la vía, hasta su intervención.					
Método de Cálculo:	$(\text{Kilómetro de la RVN pavimentada} / \text{Longitud de la RVN definitiva vigente en cada periodo}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos GIS PVN					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2011	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	58.5%	79.1%	85.0%	88.4%	94.4%	96.2%

Ficha Técnica del Indicador 1.1.2						
Objetivo Estratégico Institucional:	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.					
Acción Estratégica Institucional:	Infraestructura vial con adecuados niveles de servicios para los usuarios de la Red Vial Nacional.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de la red vial nacional pavimentada en buen estado					
Justificación:	<p>El Indicador es el resultado de las inversiones realizadas en los diferentes niveles de intervención y mantenimiento periódico en la infraestructura de la Red Vial Nacional orientadas a mejorar los niveles de servicio, dándole sostenibilidad a las inversiones ejecutadas.</p> <p>El sistema de transporte es un soporte de la competitividad, lo que implica atender la demanda de infraestructura de calidad esperada, el citado indicador facilita el seguimiento al cierre de brecha del producto, para la entrega de infraestructura vial eficiente. Se define como Nivel de Servicio (estado de la carretera): Indicadores que califican y cuantifican el estado de servicio de una vía, y que normalmente se utilizan como límites admisibles hasta los cuales pueden evolucionar su condición superficial, funcional, estructural, y de seguridad. Los indicadores son propios a cada vía y varían de acuerdo a factores técnicos y económicos dentro de un esquema general de satisfacción del usuario (comodidad, oportunidad, seguridad y economía) y rentabilidad de los recursos disponibles. Los parámetros y valores se encuentran definidos en el Manual de Carreteras: ver en el siguiente enlace: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/MTC%20NORMAS/ARCH_PDF/MAN_9%20MCV-2014_2016.pdf (páginas de la 33 a la 58 principalmente)</p>					
Responsable del Indicador:	Provias Nacional					
Limitaciones del Indicador:	La línea base del indicador es el inventario básico del 2010 que responde a las rutas registradas en el D.S. N° 044-2008-MTC - SINAC. Sin embargo, a la fecha se han clasificado y/o reclasificado nuevas vías como parte de la red vial nacional, las cuales solo cuentan con datos referenciales de tipo de superficie de rodadura y estado de la vía, hasta su intervención.					
Método de Cálculo:	(Kilómetro de la RVN pavimentada en buen estado / Longitud de la RVN definitiva pavimentada en el periodo) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos GIS PVN					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2011	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	69.4%	86.74%	86.7%	91.1%	93.3%	93.8%

Ficha Técnica del Indicador 1.2.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.					
Acción Estratégica Institucional:	Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de la Red Vial Departamental con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC					
Justificación:	<p>El Indicador mide las intervenciones realizadas en la infraestructura de la Red Vial Departamental orientadas a mejorar los niveles de servicio a través del mantenimiento y conservación de las vías, dándole sostenibilidad a las inversiones ejecutadas en convenio con los gobiernos regionales.</p> <p>La infraestructura no es un fin en sí mismo, sino un medio que sirve para satisfacer las necesidades de los seres humanos que disponen de recursos escasos. En dicho contexto, se considera indispensable obtener medidas del nivel de servicio que brindan las carreteras departamentales a sus usuarios. En tal sentido, es necesario que se mida y calcule el porcentaje de aquellas que lo hacen en estado "adecuado", cumpliendo en lo posible lo indicado metodológicamente en el "Manual de Carreteras - Diseño Geométrico 2014" del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).</p> <p>A efectos de poder monitorear el presente indicador, es indispensable estrechar la coordinación y colaboración mutua con los Gobiernos Regionales. Se considera, necesario evaluar la necesidad de hacer uso intensivo de tecnología a efectos de mantener actualizado el presente indicador, PVD cuenta con información en el marco de su intervención en la red vial departamental.</p>					
Responsable del Indicador:	Provias Descentralizado					
Limitaciones del Indicador:	<p>Limitaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si bien existen los inventarios viales, el Sector no cuenta con Sistemas de Información que le permita tener permanentemente actualizado el estado de la Red Vial Departamental. - La competencia exclusiva de la Red Vial Departamental es de los respectivos Gobiernos Regionales. - PROVÍAS Descentralizado solo adquiere competencias de manera temporal vía firma de convenios y brinda asistencia técnica a cada gobierno local y/o regional. <p>Supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se considera un crecimiento de 2% anual como base. - Para los años 2021 y 2022 se asume unos incrementos adicionales de 5% y 7% respectivamente producto de la intervención que haría el Sector a través del Programa de Inversión PROREGION. 					
Método de Cálculo:	(Kilómetros de la Red Vial Departamental con adecuados niveles de servicio por intervención del MTC / Total de kilómetros de la Red Vial Departamental) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Provias Descentralizado					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	8.7%	8.7%	8.8%	9.5%	10.1%	10.8%

Ficha Técnica del Indicador 1.2.2						
Objetivo Estratégico Institucional:		Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.				
Acción Estratégica Institucional:		Inversiones y mantenimientos para contribuir a un adecuado nivel de servicio en las Redes Viales Departamentales y Vecinales				
Nombre del Indicador:		Porcentaje de la Red Vial Vecinal con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC				
Justificación:		<p>El Indicador mide las intervenciones realizadas en la infraestructura de la Red Vial Vecinal orientadas a mejorar los niveles de servicio a través del mantenimiento y conservación de las vías, dándole sostenibilidad a las inversiones ejecutadas en convenio con los gobiernos regionales y locales.</p> <p>La infraestructura no es un fin en sí mismo, sino un medio que sirve para satisfacer las necesidades de los seres humanos que disponen de recursos escasos. En dicho contexto, se considera indispensable obtener medidas del nivel de servicio que brindan las carreteras vecinales a sus usuarios. En tal sentido, es necesario que se mida y calcule el porcentaje de aquellas que lo hacen en estado "adecuado", cumpliendo en lo posible lo indicado metodológicamente en el "Manual de Carreteras - Diseño Geométrico 2014" del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).</p> <p>A efectos de poder monitorear el presente indicador, es indispensable estrechar la coordinación y colaboración mutua con los Gobiernos Locales. Se considera, necesario evaluar la necesidad de hacer uso intensivo de tecnología a efectos de mantener actualizado el presente indicador. PVD cuenta con información en el marco de su intervención en la red vial vecinal.</p>				
Responsable del Indicador:		Provias Descentralizado				
Limitaciones del Indicador:		<p>Limitaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si bien existen los inventarios viales, el Sector no cuenta con Sistemas de Información que le permita tener permanentemente actualizado el estado de la Red Vial Vecinal. - La competencia exclusiva de la Red Vial Vecinal es de los respectivos Gobiernos Locales. - PROVÍAS Descentralizado solo adquiere competencias de manera temporal vía firma de convenios y brinda asistencia técnica a cada gobierno local y/o regional. <p>Supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se considera un crecimiento de 2% anual 				
Método de Cálculo:		$(\text{Kilómetros de la Red Vial Vecinal con adecuados niveles de servicios por intervención del MTC} / \text{Total de kilómetros de la Red Vial Vecinal}) * 100$				
Parámetro de medición:		Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente	
Fuente y Base de Datos:		Provias Descentralizado				
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	11.5%	11.5%	11.7%	11.9%	12.2%	12.4%

Ficha Técnica del Indicador 1.3.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.					
Acción Estratégica Institucional:	Red ferroviaria nacional en buen estado para los usuarios.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de KM de infraestructura intervenida de la red pública ferroviaria					
Justificación:	El indicador muestra los niveles de inversión en proyectos de infraestructura ferroviaria, que permitirá el cierre de brechas del producto. El número de kilómetros de red pública ferroviaria no tendrá variaciones porque todos los proyectos se encuentran en etapa de estudios, no obstante se ha proyectado iniciar la construcción de los trenes de cercanía a partir del año 2022.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte					
Limitaciones del Indicador:	La ejecución de los proyectos ferroviarios es de largo tiempo de duración por lo que requieren de un alto nivel de planificación.					
Método de Cálculo:	(Número de KM. Construidos de la red pública ferroviaria planificada / Total de KM. de la red pública planificada) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	47%	47%	47%	47%	48%	50%

Ficha Técnica del Indicador 1.4.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.					
Acción Estratégica Institucional:	Infraestructura aeroportuaria con intervenciones de mejoramiento y rehabilitación en beneficio de los usuarios.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de avance de intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos concesionados					
Justificación:	<p>El Indicador permitirá realizar el seguimiento efectivo de los plazos establecidos y montos invertidos para la realización de los Proyectos de ampliación, mejoramiento o rehabilitación de aeropuertos permitirá alertar la aparición de las eventos negativos que pongan en riesgo el logro del objetivo, además de gestionar la resolución de éstos entre los diferentes actores que intervienen en los proyectos.</p> <p>El inicio de las obras se ha programado para el año 2020, de acuerdo al cronograma siguiente: Años 2020 - 2021: Aeropuertos de Piura y Chiclayo Año 2021: Aeropuerto de Trujillo Años 2022-2023: Aeropuertos de Tumbes, Chachapoyas, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa y Pisco.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte					
Limitaciones del Indicador:	<p>Los avances consideran el cronograma del proyecto y los montos programados de inversión, sin embargo se tienen los siguientes factores que podrían afectar el resultado esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dificultades en la adquisición de los terrenos que se podrían requerir para el proyecto. - Aprobación de estudios técnicos. - Aprobación del financiamiento. - Demoras en la evaluación, obtención de licencias y autorización de los procesos de contratación para los expedientes técnicos, ejecución y supervisión del proyecto. - Atrasos en la obra por época de lluvias. - Incumplimiento por parte del ejecutor del proyecto. 					
Método de Cálculo:	(Número de intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos concesionados ejecutadas / Número total de intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos concesionados programadas) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0%	0%	12%	29%	65%	100%

Ficha Técnica del Indicador 1.5.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.					
Acción Estratégica Institucional:	Infraestructura acuática de carácter nacional en buen estado para los usuarios.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de kilómetros de vía fluvial navegable en buen estado					
Justificación:	<p>El porcentaje de kilómetros de vías navegables es un indicador que refleja la longitud de vías por las que embarcaciones con determinados pies de calado pueden navegar durante los 365 días del año.</p> <p>Este indicador de calidad es de utilidad para definir los kilómetros de vías navegables que presentan adecuadas condiciones para brindar el servicio de transitabilidad fluvial durante los 365 días del año en los departamentos de Loreto y Ucayali.</p> <p>En la actualidad, debido a la dinámica natural que presentan los ríos, la navegación y el desarrollo del transporte fluvial se ve limitada, principalmente por los siguientes factores: restricciones a la navegación por limitaciones de profundidad (malos pasos), cambios morfológicos, presencia de palizadas, erosión de riberas, cambios de curso de los ríos, falta de sistemas de control y monitoreo entre otras causas que originan que la navegación de carga y pasajeros no sea segura y eficiente durante las 24 horas del día y por 365 días del año.</p> <p>Es por ello, que es importante medir el porcentaje de kilómetros de vías navegables que no brindan el servicio de transitabilidad fluvial en adecuadas condiciones a fin de que sean identificadas y posteriormente intervenidas a través de un proyecto de inversión pública.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes					
Limitaciones del Indicador:	<ul style="list-style-type: none"> • Se ha previsto la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Hidroviario para el presente año fiscal, el cual tendrá como principal objetivo la identificación del total de kilómetros de vías navegables que brindan el servicio de transitabilidad fluvial en la Amazonía peruana. • La Consulta Previa, la cual es un derecho de los pueblos indígenas u originarios a ser consultados previamente acerca de las medidas legislativas o administrativas que puedan afectar entre otras cosas su calidad de vida o desarrollo. La realización de esta consulta puede generar retrasos en la medición del indicador ya que el proceso de consulta muchas veces se extiende más de lo previsto. • Uno de los supuestos empleados para la medición del indicador, es que solo medirá la cantidad de kilómetros de aquellos proyectos que se encuentran establecidos en el PMI del Sector Transportes, es decir, no se tomará en consideración los ríos que no se encuentren en la cartera de inversiones de la entidad. • Los proyectos establecidos en el PMI se ejecutarán a partir del año 2022, por tanto no se han estimado logros para los años 2020 y 2021. 					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de Kilómetros de vía navegable buen estado} / \text{Total de Kilómetros de vías navegables}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes / APN					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	0%	0%	10%	33%

Ficha Técnica del Indicador 1.6.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.					
Acción Estratégica Institucional:	Mecanismos de promoción de plataformas logísticas para el transporte de mercancías en beneficio del país.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de estudios de Preinversión viabilizados de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas					
Justificación:	<p>El indicador permite tener identificados los Estudios de Preinversión viabilizados de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas y realizar el monitoreo constante sobre los proyectos programados. Cabe resaltar que estos estudios permitirán sustentar que el proyecto es socialmente rentable, sostenible y concordante con los lineamientos de política establecida por el sector.</p> <p>* En el 2020, se prevé alcanzar los siguientes Estudios de Preinversión viabilizados de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas: 1.- Estudio del Antepuerto del Callao, se encuentra incluido en el PNIC. Los siguientes Estudios se encuentran en formulación, dentro de ideas en el Banco de Proyectos: 2.- Estudio del Antepuerto de Paíta. 3.- Estudio del Truck Center en Ancón. 4.- Estudio del Truck Center en Ático. 5.- Estudio del Truck Center en Virú.</p> <p>** En el 2021, se prevé alcanzar Estudios de Preinversión viabilizados de tres (03) Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas: 1.- Estudio del Truck Center de Corcona. 2.- Estudio del Truck Center de Oroya. 3.- Estudio del Antepuerto de Ilo.</p> <p>*** Para los siguientes años, 2022 y 2023, se prevé alcanzar cuatro (04) Estudios de Preinversión viabilizados de dos (02) Instalaciones de Plataformas Logísticas cada año, dichos Estudios se encuentran en proceso de la definición de su ubicación.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes					
Limitaciones del Indicador:	<p>- Restricciones técnicas que podría tener los estudios de preinversión para sus avances. - Sujeto a la publicación del Reglamento de Plataformas Logísticas, la cual debería llevarse a cabo en Febrero de 2020. - Se necesita la habilitación de terrenos que sean de propiedad del MTC para el desarrollo de Plataformas Logísticas.</p>					
Método de Cálculo:	$(\sum [\text{Estudios de Preinversión viabilizados acumulativos de las Instalaciones del Sistema de Plataformas Logísticas anual}] / [\text{Total de Estudios de Preinversión programados}]) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Reporte de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0%	0%	42%	67%	83%	100%

Ficha Técnica del Indicador 2.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.					
Nombre del Indicador:	Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de pasajeros en los principales corredores viales					
Justificación:	Es un indicador de dimensión económica que provee información sobre los costos de movilización que les toma a los transportistas de pasajeros en los corredores viales. Mediante este indicador se podrá conocer las variaciones del costo de traslado de personas en función a una serie de características inherentes a: (i) las condiciones de la infraestructura, (ii) a los servicios brindado por el operador o transportista y (iii) al vehículo entre otros. A partir de lo cual se generan recomendaciones a los actores involucrados, destinadas a mejorar los factores que no se encuentren en los niveles adecuados. El factor costo de operación vehicular es significativamente importante por su mayor incidencia en la oferta de servicios y la mejora en la competitividad.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte					
Limitaciones del Indicador:	Supuesto: se realiza el cálculo para los 4 (de 22) principales corredores viales, por ser los de mayor flujo de tráfico de pasajeros y mercancías: (i) Panamericana Norte: Lima – Tumbes; (ii) Panamericana Sur: Lima – Tacna; (iii) Panamericana Centro: Lima – Ucayali; y, (iv) Ayacucho – Abancay.					
Método de Cálculo:	Modelo de simulación VOC (Costo de operación vehiculares)					
Parámetro de medición:	Cantidad	Sentido esperado del Indicador:			Descendente	
Fuente y Base de Datos:	Registro de Topografía de la vía, característica técnicas del vehículo; velocidades de desplazamiento; niveles de tráfico de la vía					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	55	55	54.0	53.5	53.0	52.5

Ficha Técnica del Indicador 2.2

Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.					
Nombre del Indicador:	Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de carga en los principales corredores viales					
Justificación:	Es un indicador de dimensión económica que provee información sobre los costos de movilización que les toma a los transportistas de carga en los corredores viales. Mediante este indicador se podrá conocer las variaciones del costo de traslado de carga en función a una serie de características inherentes a: (i) las condiciones de la infraestructura, (ii) a los servicios brindado por el operador o transportista y (iii) al vehículo entre otros. A partir de lo cual se generan recomendaciones a los actores involucrados, destinadas a mejorar los factores que no se encuentren en los niveles adecuados. El factor costo de operación vehicular es significativamente importante por su mayor incidencia en la oferta de servicios y la mejora en la competitividad.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte					
Limitaciones del Indicador:	Supuesto: se realiza el cálculo para los 4 (de 22) principales corredores viales, por ser los de mayor flujo de tráfico de pasajeros y mercancías: (i) Panamericana Norte: Lima – Tumbes; (ii) Panamericana Sur: Lima – Tacna; (iii) Panamericana Centro: Lima – Ucayali; y, (iv) Ayacucho – Abancay.					
Método de Cálculo:	Modelo de simulación VOC (Costo de operación vehiculares)					
Parámetro de medición:	Cantidad	Sentido esperado del Indicador:		Descendente		
Fuente y Base de Datos:	Registro de Topografía de la vía, característica técnicas del vehículo; velocidades de desplazamiento; niveles de tráfico de la vía					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	248.75	248.75	241	236	231	226

Ficha Técnica del Indicador 2.1.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.					
Acción Estratégica Institucional:	Regulación de los servicios de transporte terrestre efectiva y oportuna que prestan los operadores en beneficio de la población.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de personas.					
Justificación:	Este indicador, desde una perspectiva de normatividad, permite visualizar la cantidad de vehículos inscritos en el SINARETT y lo compara con el stock de vehículos inscritos en los registros de propiedad vehicular de la SUNARP acotando aquellos vehículos que cumplen con las categorías destinadas al transporte de personas. La brecha de este indicador refleja la cantidad de vehículos que aún no han accedido al sistema de transporte y/o que estarían prestando servicio al margen de la normatividad vigente.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Autorizaciones en Transportes					
Limitaciones del Indicador:	El Indicador no presenta limitaciones para su medición.					
Método de Cálculo:	(Número de vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte terrestre de personas, mediante documento emitido por la autoridad competente / parque automotor nacional correspondiente a los vehículos de categorías M2 y M3) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Autorizaciones en Transportes					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	7.91%	7.91%	8.7%	9.5%	10.4%	11.4%

Ficha Técnica del Indicador 2.1.2

Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.					
Acción Estratégica Institucional:	Regulación de los servicios de transporte terrestre efectiva y oportuna que prestan los operadores en beneficio de la población.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de mercancías.					
Justificación:	Este indicador, desde una perspectiva de normatividad, permite visualizar la cantidad de vehículos inscritos en el SINARETT y lo compara con el stock de vehículos inscritos en los registros de propiedad vehicular de la SUNARP acotando aquellos vehículos que cumplen con las categorías destinadas al transporte de mercancías. La brecha de este indicador refleja la cantidad de vehículos que aún no han accedido al sistema de transporte y/o que estarían prestando servicio al margen de la normatividad vigente.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Autorizaciones en Transportes					
Limitaciones del Indicador:	El Indicador no presenta limitaciones para su medición.					
Método de Cálculo:	(Número de vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte terrestre de mercancías, mediante documento emitido por la autoridad competente / parque automotor nacional correspondiente a los vehículos de categorías N1, N2, N3 y O4) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Autorizaciones en Transportes					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	33.11%	33.11%	36.4%	40.0%	42.5%	45.1%

Ficha Técnica del Indicador 2.2.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.					
Acción Estratégica Institucional:	Servicio aeronáutico orientado a la movilización y conectividad de la población.					
Nombre del Indicador:	Tasa de variación del número de pasajeros en aeropuertos a nivel nacional					
Justificación:	<p>El mayor número de empresa aéreas para el transporte de pasajeros, el incremento de frecuencias, la apertura de nuevos destinos, el nivel de seguridad así como la optimización de los espacios aéreos y tarifas competitivas está motivando el incremento del flujo de pasajeros por vía aérea, incluyendo aquellos con fines turísticos.</p> <p>Adicionalmente, las mejoras en servicios como infraestructura en los aeropuertos favorecen a las operaciones de las aeronaves por el mayor confort y seguridad, los que a su vez se ve reflejado en las mayores facilidades para los pasajeros en los terminales.</p> <p>Con la medición del indicador bajo análisis se puede determinar que, en la medida que se incremente la conectividad, los servicios mejoren, la infraestructura aumente su capacidad de atención y que los tiempos de los procesos para la atención de los pasajeros sean menores, el tráfico de pasajeros se incrementa como resultado de todos estos factores.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Aeronáutica Civil					
Limitaciones del Indicador:	<p>Para la determinación de la proyección al año 2023 se tomó como base el año 2018, y se espera un crecimiento del 7% anual respecto al año inmediato anterior.</p> <p>Considerando las proyecciones de IATA de 6% para el mercado aéreo en el Perú, sobre estos crecimientos y el valor del número de pasajeros del año de línea base se obtienen las proyecciones del indicador bajo análisis.</p> <p>Las proyecciones podría variar en función a las demoras en los trabajos de modernización de los aeropuertos afectan las operaciones aeroportuarias o cambios de políticas así como el presupuesto.</p>					
Método de Cálculo:	$\left(\frac{\text{Número de pasajeros movilizados en un año mediante transporte aéreo}}{\text{Número de pasajeros movilizados en un año mediante transporte aéreo en el año base}} - 1 \right) * 100$					
Parámetro de medición:	Tasa de variación	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Aeronáutica Civil					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0%	7%	14.4%	22.5%	31.1%	40.3%

Ficha Técnica del Indicador 2.3.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.					
Acción Estratégica Institucional:	Servicios de transporte inclusivos en beneficio de la población de zonas aisladas.					
Nombre del Indicador:	Tasa de variación anual de asientos ofertados de vuelos subsidiados.					
Justificación:	El indicador está orientado a determinar la oferta de servicios de transporte aéreo dirigidos a la población de zonas aisladas del país, en el marco de la política de inclusión social. Las proyecciones del número de asientos de vuelos subsidiados se sustentan en función a la proyección de metas físicas del presupuesto del año 2020 y del presupuesto multianual de inversiones, el cual considera una ampliación de oferta en función a un nuevo estudio sobre demanda no satisfecha en San Martín, Amazonas, Loreto y Ucayali.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Aeronáutica Civil					
Limitaciones del Indicador:	<p>Para la determinación de la serie proyectada al año 2023, se consideró los siguientes supuestos:</p> <p>A partir del año 2020 (es decir 2021, 2022 y 2023), se espera que, como mínimo, la tasa de crecimiento anual de pasajeros se establezca y sea consistente con las proyecciones de IATA para el mercado aéreo en el Perú. Sobre estos crecimientos y el valor del número de pasajeros del año de línea de base se obtienen las proyecciones del indicador bajo análisis. Asientos ofertados de acuerdo a los estudios realizados por cada región involucrada teniendo en consideración la población en extrema pobreza.</p> <p>Sin embargo, las proyecciones resultantes pueden variar debido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demoras en la adjudicación de los paquetes de rutas en la etapa de concurso. - Demoras en los trámites necesarios para el inicio de las operaciones del explotador aéreo seleccionado. - En el Año Base 2019 se ofertaron 48 936 asientos. 					
Método de Cálculo:	(Número de asientos ofertados de vuelos subsidiados en zonas alejadas de la selva peruana programados en el año / Número de asientos ofertados del año base 2019) *100					
Parámetro de medición:	Tasa	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Aeronáutica Civil					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0%	0%	3%	6%	9%	12%

Ficha Técnica del Indicador 2.3.2

Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar la provisión de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios.					
Acción Estratégica Institucional:	Servicios de transporte inclusivos en beneficio de la población de zonas aisladas.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de pasajeros movilizados en naves tipo ferry.					
Justificación:	<p>El indicador está orientado a determinar la oferta de servicios de transporte fluvial de pasajeros dirigidos a la población de zonas aisladas del país, en el marco de la política de inclusión social. Los pasajeros transportados en naves tipo Ferry, permite que el viaje se efectúe en condiciones de seguridad y comodidad, así como en un menor tiempo programado de viaje. A la fecha el servicio de transporte acuático en naves tipo Ferry se presta en la ruta Iquitos - Santa Rosa, se tiene previsto la implementación en las siguientes rutas: Yurimaguas - Nauta y Pucallpa - Iquitos.</p> <p>Para el año 2020 la oferta de servicios será de 62 400 pasajeros y a partir del 2021 de 124 800 como consecuencia de la implementación de nuevas rutas. La demanda de servicios a través del ferry se incrementará progresivamente.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte					
Limitaciones del Indicador:	<p>Se implementarán el servicio de transporte acuático en naves tipo ferry en las siguientes rutas: Para el año 2019 la ruta Nauta - Yurimaguas y para el año 2020 la ruta Iquitos - Pucallpa.</p> <p>La proyección de pasajeros corresponde al Estudio de Factibilidad del Estudio de Hidrovías, que ha sido actualizado para el período 2017 – 2037</p>					
Método de Cálculo:	<p>Indicador=(PF) /(TP) *100 Donde: PF: Pasajeros movilizados en naves tipo Ferry TC: Total de pasajeros proyectados a moverse en naves tipo Ferry</p>					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	73.5%	73.5%	80.9%	80.9%	88.9%	97.8%

Ficha Técnica del Indicador 3.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Promover la implementación de Sistemas de Transporte Urbano para mejorar la movilidad de la población.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de ciudades en las que se promueven la implementación de Sistemas de Transportes					
Justificación:	El Indicador permitirá identificar a las principales ciudades del país en las que el MTC intervendrá en el desarrollo de sistemas integrados de transportes conjuntamente con los Gobiernos Subnacionales involucrados. La finalidad es conocer la cantidad de ciudades que contarán con Sistemas Integrados de Transportes en funcionamiento o con estudios de pre inversión. Se han definido 29 principales ciudades a nivel nacional.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal / Promovilidad					
Limitaciones del Indicador:	En la actualidad no se cuentan con ciudades calificadas para atender el transporte de sus habitantes mediante SIT					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de ciudades en la que se ha avanzado en el diseño y/o implementación y operación de ST}) / (\text{Total de ciudades programadas para contar con ST}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0%	0%	6.9%	10.3%	20.7%	31.0%

Ficha Técnica del Indicador 3.1.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Promover la implementación de Sistemas de Transporte Urbano para mejorar la movilidad de la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Asistencia y acompañamiento técnico para la implementación de sistemas de transporte urbano en las principales ciudades del país					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de ciudades con Estudios de Preinversión viabilizados por la Unidad Formuladora para el diseño del STU					
Justificación:	La finalidad del indicador es conocer la cantidad de ciudades que cuentan con Sistemas de Transportes en funcionamiento que permitan reducir tiempos de viaje, incrementar la seguridad vial y mejorar la salud y acceso de la población a las áreas de empleo y servicios, especialmente de personas usuarias de menores ingresos, así como reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes del aire locales, contribuyendo a elevar la calidad de vida de los habitantes y la competitividad de las ciudades, a través de modos de transporte motorizados y no motorizados. Se han definido 29 principales ciudades a nivel nacional.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal / Promovilidad					
Limitaciones del Indicador:	En la actualidad no se cuentan con ciudades calificadas para atender el transporte de sus habitantes mediante ST					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de ciudades con Estudios de preinversión para la creación de STU}) / (\text{Total de ciudades programadas para contar con STU}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0%	0%	10.3%	17.2%	24.1%	31.0%

Ficha Técnica del Indicador 4.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Nombre del Indicador:	Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito terrestre por cada 100,000 habitantes					
Justificación:	Es un indicador de dimensión social que permite aproximar el riesgo que enfrentan y la seguridad de la que disponen los usuarios – clientes de las carreteras. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de ocurrencia de accidentes, y por lo tanto se reduzca la siniestralidad en las vías.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial					
Limitaciones del Indicador:	La existencia de accidentes de tránsito no reportados y limitaciones en los atestados policiales y libros de ocurrencias (veracidad de los datos), dificultades en la georreferenciación de los accidentes, la misma que dificulta estimar los accidentes que se producen en las ciudades y carreteras. Los reportes son anuales.					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de muertes generadas por accidentes de tránsito terrestre} / \text{Total de la población}) * 100,000$					
Parámetro de medición:	Tasa	Sentido esperado del Indicador:		Descendente		
Fuente y Base de Datos:	Reportes periódicos de la PNP a la DGPRTM; Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), datos de población.					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	8.9	10.1	8.5	7.7	6.9	6.2

Ficha Técnica del Indicador 4.1.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Autorizaciones con elevados estándares de seguridad a los operadores del Sistema de Transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de autorizaciones atendidas en el sistema de transporte aéreo					
Justificación:	Este indicador permite medir la atención de los trámites de servicios de autorización (persona natural o jurídica) a los operadores del sistema de transporte aéreo, conjugando los criterios de tiempo y seguridad. La seguridad está referido a los estándares internacionales dispuestos por la IATA. La variación de este indicador está asociado al crecimiento del transporte aéreo, debido a que la emisión de autorizaciones se dan cumpliendo estándares internacionales normado en seguridad aérea.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Aeronáutica Civil					
Limitaciones del Indicador:	La variación en el crecimiento del transporte aéreo incide directamente a las estimaciones anuales del indicador. Dependerá del presupuesto otorgado para la ejecución física y presupuestal para el cumplimiento de las acciones identificadas.					
Método de Cálculo:	(Número de trámites de autorización ejecutados por la DGAC / Número de trámites de autorización programados por la DGAC) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC-2018					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	94%	95%	96%	97%	98%	99%

Ficha Técnica del Indicador 4.1.2

Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Autorizaciones con elevados estándares de seguridad a los operadores del Sistema de Transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de autorizaciones otorgadas a operadores de transporte acuático					
Justificación:	Este indicador permite medir que los operadores de transporte acuático, acrediten los siguientes documentos: Certificado Nacional de Matrícula, Certificado Nacional de Seguridad, Certificado de Dotación Mínima y Certificado de Arqueo, vigentes de las naves, expedidos por la Dirección General de Guardianías y Guardacostas - DICAPI. Dichas certificaciones garantizan los estándares de seguridad para el servicio a los usuarios.					
Responsable del Indicador:	Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático					
Limitaciones del Indicador:	Las limitaciones que dificultan la medición de este indicador se encuentran en: - Mantener el registro de los expedientes administrativos actualizado; - Limitado personal para la evaluación y registro. Para que este indicador tenga "sentido creciente", es necesario realizar capacitaciones permanentes a los administrados para que sus trámites sean efectivos.					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de autorizaciones otorgadas a los operadores de transporte acuático}) / (\text{Número de solicitudes de autorizaciones de los operadores de transporte acuático}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Registros administrativos de la Dirección de Autorizaciones de Transporte Acuático					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	81.8%	82.0%	82.3%	82.7%	83.1%	83.5%

Ficha Técnica del Indicador 4.1.3						
Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Autorizaciones con elevados estándares de seguridad a los operadores del Sistema de Transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de autorizaciones otorgadas a operadores de transporte terrestre					
Justificación:	<p>Este indicador permite medir la cantidad de autorizaciones emitidas a solicitud de los operadores del Sistema de Transporte Terrestre (personas y mercancías), los cuales deben contar con las requisitos y/o especificaciones técnicas para recursos humanos, equipos, maquinarias e infraestructura con el fin de asegurar que los servicios prestados cuenten con los estándares de calidad exigidos para el servicio de transporte de personas y mercancías.</p> <p>Este indicador muestra una tendencia a la baja debido a: (i) respecto a los Terminales Terrestres, la calidad y rigurosidad aplicada en pro del ciudadano y respecto al Transporte Internacional, (ii) Permisos Complementarios (Centro de Inspección Técnica Vehicular; Talleres de Conversión GLP/GNP; Certificadoras GNV y GNP; Entidades de Capacitación en Uso de Materiales Peligrosos; Entidades Certificadoras de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje) (Decisión 837) Establece el Permiso Originario como único documento que acreditará que un transportista ha sido autorizado por el organismo nacional competente del país de origen, para prestar el servicio, reduciendo y simplificando trámites administrativos que antes se exigían".</p> <p>Desde el 29.04.2019 con la aprobación de la Decisión 837 de la Comunidad Andina se reducen los permisos complementarios de los países donde se pide cada autorización, dado que se tramitará un permiso desde el país de origen para todo el recorrido, es por ello que disminuye la demanda de permisos a partir del año 2019.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección de Servicios de Transporte Terrestre					
Limitaciones del Indicador:	<p>Las limitaciones se encuentran relacionadas con el cumplimiento de la presentación de los requisitos por parte de los administrados (operadores del servicio de transporte terrestre) lo que indica que se debe rechazar el pedido o pedir información complementaria, lo cual demora el trámite en proceso.</p> <p>Limitado personal para atender la demanda de autorizaciones por parte de los administrados.</p>					
Método de Cálculo:	(Número de autorizaciones para operadores que brindan el servicio transporte de personas y mercancías nacional e internacional/ Número de solicitudes presentadas) * 100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Descendente		
Fuente y Base de Datos:	Registros administrativos de la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	91.00%	90.00%	87.00%	84.00%	81.00%	78.00%

Ficha Técnica del Indicador 4.2.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Fiscalización en materia de seguridad oportuna al Sistema de Transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de cumplimiento de plan de vigilancia en el sistema de transporte aéreo					
Justificación:	Este indicador permite medir la eficacia del Plan de Vigilancia de la DGAC a través de las inspecciones, en función al tiempo y seguridad. El cálculo del indicador responde a la sumatoria basada en las variables significativas referidas a personas naturales y jurídicas de inspecciones ejecutadas entre las inspecciones programadas, la cual conlleva a medir la contribución de la Autoridad Aeronáutica a la reducción del tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC					
Limitaciones del Indicador:	El cálculo del indicador responde a la sumatoria basada en las variables significativas referidas a personas naturales y jurídicas de inspecciones ejecutadas entre las inspecciones programadas, la cual conlleva a medir la contribución de la Autoridad Aeronáutica a la reducción del tiempo e inseguridad en el sistema de transporte aéreo. Dependerá del presupuesto otorgado para la ejecución física y presupuestal para el cumplimiento de las acciones identificadas.					
Método de Cálculo:	(Número de inspecciones ejecutadas por la DGAC / Número de inspecciones programadas por la DGAC) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC-2018					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	93%	94%	95%	95%	96%	96%

Ficha Técnica del Indicador 4.2.2						
Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Fiscalización en materia de seguridad oportuna al Sistema de Transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de fiscalizaciones a la infraestructura vial					
Justificación:	<p>Este indicador permite asegurar el cumplimiento de las normas técnicas y administrativas relacionadas con la gestión de la Infraestructura Vial, a fin de brindar una adecuada infraestructura con altos niveles de seguridad a los usuarios que transitan por la Red Vial Nacional.</p> <p>La gestión de la infraestructura vial es la administración de la infraestructura vial que comprende (Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velar por el cumplimiento de las normas técnicas de carácter nacional aplicadas al uso y desarrollo de la infraestructura de la red vial de su ámbito territorial. - Hacer cumplir las normas técnicas sobre estudios, construcción, rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y demás complementarias aplicadas a la infraestructura de la red vial - Verificar el cumplimiento de las normas sobre inventario vial, tráfico, señalización y seguridad emitidas por el MTC. - Según las funciones establecidas en el ROF de la DGFST y considerando que se debe atender otras actividades de fiscalización tales como las agencias y operadores de transporte multimodal, la infraestructura y servicios de terminales interiores de carga y otras plataformas logísticas de carga es necesario tener una programación en el POI ascendente en los años 2021, 2022 y 2023 					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes					
Limitaciones del Indicador:	<p>Personal especialista insuficiente para atender temas especializados relacionados a las acciones de fiscalización de puentes en la Red Vial Nacional.</p> <p>Equipos técnicos insuficientes para realizar las acciones de fiscalización, en cantidad e implementación.</p> <p>Las U.E . no facilitan la información oportuna para las acciones de fiscalización.</p> <p>Aspectos climatológicos que limitan las acciones de fiscalización programadas.</p>					
Método de Cálculo:	(Acciones de fiscalización a la infraestructura vial (señalización, seguridad vial, obras de arte, etc.) / Acciones de fiscalización planificada en el año) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Registros administrativos de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Ficha Técnica del Indicador 4.2.3

Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Fiscalización en materia de seguridad oportuna al Sistema de Transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de servicios de transporte acuático fiscalizados operativamente					
Justificación:	Este indicador permite asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad en la prestación de los servicios de los operadores de transporte acuático (fluvial, marítimo y lacustre) orientado a la protección de la vida humana.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes					
Limitaciones del Indicador:	Personal especialista insuficiente para atender temas especializados relacionados a las prestaciones del servicio de transporte acuático Dificultades para realizar las acciones de fiscalización en vista que los administrados no se encuentran en sus oficinas y no cuentan con la información y documentación necesaria. Aspectos climatológicos que limitan las acciones de fiscalización programadas.					
Método de Cálculo:	$(\text{Acciones de fiscalización ejecutadas a los operadores de transporte acuático en el año} / \text{Número total de operadores de transporte acuático}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Registros administrativos de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Ficha Técnica del Indicador 4.2.4

Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Fiscalización en materia de seguridad oportuna al Sistema de Transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de servicios de transporte ferroviario fiscalizados operativamente					
Justificación:	<p>Este indicador permite asegurar el cumplimiento de las normas técnicas ferroviarias vigentes para garantizar un adecuado servicio, especialmente en lo que concierne a la protección de la vida humana.</p> <p>El Perú posee un sistema ferroviario de 1906.60 km. en vías férreas concesionadas, no concesionadas y de uso privado de los cuales 1479.30 km. se encuentra concesionado, siendo los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ferrocarril del Centro : 489.60 km. <p>Las acciones de fiscalización a la prestación del servicio de transporte ferroviario se realizan por tramos debidamente justificados en el plan de actividades de la DFIST.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ferrocarril del Sur : 855 km. - Ferrocarril del Sur Oriente: 134.70 km. <p>Ahora también se cuenta con ferrocarriles cuya administración es pública, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ferrocarril Huancayo - Huancavelica: 128.70 km. administra MTC - Ferrocarril Tacna - Arica: 60 km., administra Gobierno Regional Tacna. <p>Y también ferrocarriles de uso privado, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ferrocarril Toquepala - Ilo - Cuajone: 217.70 km, de Southern Copper Corporation. - Ferrocarril Santa Clara - Cajamarquilla: 7.30 km, de Votoratim Metais - Ferrocarril Caripa-Condorcocha en Cerro de Pasco: 13.6 km. <p>Las acciones de fiscalización se realizan por tramos, según lo establecido en el Plan Anual de Intervenciones de Fiscalización de la DFIST.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes					
Limitaciones del Indicador:	Personal especialista insuficiente para atender temas especializados relacionados a las prestaciones del servicio de transporte ferroviario. Aspectos climatológicos que limitan las acciones de fiscalización programadas.					
Método de Cálculo:	(Acciones de fiscalización ejecutadas a los operadores de transporte ferroviario en el año / Número total de operadores de transporte ferroviario*100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Registros administrativos de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Ficha Técnica del Indicador 4.3.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Programas de fortalecimiento de capacidades en seguridad vial actualizados para los actores del Sistema del Transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de especialistas capacitados, para el funcionamiento de los consejos regionales en seguridad vial					
Justificación:	<p>El indicador mide la cantidad de especialistas en seguridad vial capacitados (reforzar sus habilidades, destrezas y conocimiento y/o incluir una nueva habilidad, destreza, o conocimiento que le permita cumplir eficientemente sus funciones).</p> <p>El Gobierno Nacional, por medio del MTC, promueve y organiza eventos de capacitación en seguridad vial para reforzar las capacidades de los especialistas a nivel nacional. Las capacitaciones son en temas vinculados a seguridad vial a los profesionales de diferentes disciplinas que integran los Consejos Regionales de Seguridad Vial, Gobiernos locales y Policía Nacional del Perú con el objetivo de que adquieran y fortalezcan sus conocimientos sobre dicho tema. Algunos de los temas que abarcan las capacitaciones son, por ejemplo, auditorias e inspecciones viales, normativas relacionados a la seguridad vial, metodología relacionada al tratamiento de puntos negros, método de recolección y tratamiento de datos de accidentes de tránsito, elaboración de presupuesto para acciones de seguridad vial, elaboración de planes de seguridad vial, administración y Gestión del Tránsito, entre otros.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial					
Limitaciones del Indicador:	Limitada participación así como rotación y/o cambios constantes de los especialistas que promueven la seguridad vial en los gobiernos regionales y municipalidades provinciales					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de especialistas capacitados en temas de seguridad vial} / \text{Número total de profesionales de la seguridad vial de los Gobiernos Regionales}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Registros administrativos de la DGPRTM / Talleres en seguridad vial que promueva la DSV					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	30%	40%	50%	60%

Ficha Técnica del Indicador 4.4.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Elevar los niveles de seguridad en el sistema de transporte en la población.					
Acción Estratégica Institucional:	Instrumentos técnico - normativos actualizados para mejorar la seguridad del sistema de transporte.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de instrumentos técnicos normativos actualizados					
Justificación:	<p>El indicador permite medir la actualización de los instrumentos normativos en base a las nuevas tendencias y modelos de seguridad en los sistemas de transporte. El MTC elabora un inventario de los instrumentos normativos que se relación a la seguridad de los sistemas de transporte, así como su validez en el tiempo. Con este insumo, programa anualmente las actualizaciones de los instrumentos de acuerdo a un orden de prioridad. El sistema de Transporte tiene como propósito el de brindar un servicio eficiente y moderno a los ciudadanos para lo cual debe adecuarse a las nuevas tendencia, en ese sentido es imprescindible revisar y actualizar su normatividad con la finalidad de responder a la demanda de mejoras de la seguridad vial y el servicio de transporte.</p> <p>Para los fines de la evaluación se consideran 9 instrumentos a actualizar durante la vigencia del PEI</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal					
Limitaciones del Indicador:	Demora y lentitud en la aprobación de las normas y/o instrumentos técnicos					
Método de Cálculo:	$\frac{(\text{Sumatoria acumulada de instrumentos técnicos normativos actualizados de transporte vial} \cdot 0.34 + \text{transporte ferroviario} \cdot 0.33 + \text{transporte acuático} \cdot 0.33)}{(\text{Sumatoria del inventario de instrumentos técnicos normativos transporte vial} \cdot 0.34 + \text{transporte ferroviario} \cdot 0.33 + \text{transporte acuático} \cdot 0.33)} \cdot 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Registros administrativos de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	56%	78%	89%	100%

Ficha Técnica del Indicador 5.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de proyectos, actividades y/o servicios del sector transporte desarrollados de manera sostenible					
Justificación:	<p>El indicador nos permite tener información sobre los titulares de los proyectos de inversión, actividades y/o servicios sujetos al SEIA que tienen la obligación de contar con una Certificación Ambiental antes de iniciar la ejecución de obras, de acuerdo a lo establecido en el artículo 15 del Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transportes.</p> <p>Sin embargo, se ha constatado que a la fecha existen actividades, proyectos y/o servicios de competencia del Sector Transportes que no cuentan con instrumento ambiental aprobado antes del inicio de obra. Asimismo, la propia norma prevé, que por única vez, los proyectos puedan ingresar a un proceso de adecuación ambiental conforme a lo previsto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transporte. En ese sentido, la DGAAM promueve el cumplimiento del marco normativo vigente, por ello se hará seguimiento a los proyectos que cuenten con su Instrumento de Gestión Ambiental preventivos (Declaración de Impacto Ambiental (DIA), Estudios de Impacto Ambiental Semi detallado - EIA-sd, Informe Técnico Sustentatorios (ITS), Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA)), aprobado o con conformidad, previo al inicio de obra, de los proyectos y/o actividades del sector transportes permitiendo la sostenibilidad de los mismos. Asimismo, para que dichas actividades se desarrollen de manera sostenible en todas las etapas del proyecto, es necesario que en los procesos de supervisión que realiza esta Dirección General se verifique el cumplimiento de los compromisos ambientales al menos en un 50%, incluidos en las normas e instrumentos de gestión ambiental, en concordancia con las políticas nacionales y sectoriales, orientado a la sostenibilidad de las inversiones a nivel nacional del Sector Transportes. Por otro lado, el denominador está en función de la cantidad de instrumentos de gestión ambiental aprobados más la cantidad de los Instrumentos de Gestión Ambiental Supervisados, dichas variables a lo largo de los años muestran una tendencia plana, es decir no tienen mucha variabilidad en el tiempo, debido a que se viene implementando la delegación de competencias a los Gobiernos Regionales y el universo de administrados que presentan solicitudes de aprobación no tienen mucha variabilidad en el tiempo.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Asuntos Ambientales					
Limitaciones del Indicador:	Vacíos normativos que pudieran dilatar los procesos de aprobación de instrumentos técnico - normativo ambientales, que evalúa la DGAAM, Dificultades económicas, climáticas o de falta de capacidades para la ejecución de supervisiones de las obligaciones ambientales, establecidos en los IGA aprobados					
Método de Cálculo:	$\left(\frac{\text{Número de proyectos, actividades y/o servicios con instrumentos de gestión ambiental aprobados previos al inicio de obras} \times 0.5 + \text{el número de proyectos, actividades y/o servicios con instrumentos de gestión ambiental que cumplen con los compromisos ambientales al menos en un } 50\% \times 0.5}{\text{Instrumentos de proyectos, actividades y/o servicios con gestión ambiental aprobados} \times 0.5 + \text{Instrumentos de gestión ambiental supervisados} \times 0.5} \right) \times 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Dirección General de Asuntos Ambientales					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	27%	27%	28%	29%	30%	31%

Ficha Técnica del Indicador 5.1.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.					
Acción Estratégica Institucional:	Instrumentos técnicos-normativos en materia ambiental en transportes y comunicaciones orientados a la adecuada gestión de los tres niveles de gobierno y el sector privado.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de instrumentos técnicos normativos aprobados en relación al total programado.					
Justificación:	<p>Este indicador permite contar con información sobre la cantidad de instrumentos normativos aprobados (elaboración, actualización y/o modificación de normativa e instrumentos técnicos como manuales, guías, compendios entre otros), que favorezcan el proceso de certificación y supervisión de los proyectos de infraestructura y servicios de transportes.</p> <p>Se busca mejorar la gestión socio ambiental, mediante la elaboración de normativa e instrumentos técnicos como manuales, guías, entre otros, que favorezcan el proceso de certificación ambiental de los proyectos de infraestructura de telecomunicaciones.</p> <p>Es importante señalar que la DGPRC cuenta desde marzo de 2019 con la función de proponer normas, reglamentos, entre otros y aprobar lineamientos, directivas, entre otras normas de carácter técnico en materia ambiental para el sector comunicaciones.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Asuntos Ambientales / Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones					
Limitaciones del Indicador:	Demora de las opiniones de entidades tales como el Ministerio del Ambiente, SERNAP, SERFOR y ANA. Persistencia de observaciones formuladas en la evaluación de los Instrumentos de Gestión Ambiental.					
Método de Cálculo:	(Instrumentos técnicos normativos aprobados / Instrumentos técnicos normativos programados) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Dirección General de Asuntos Ambientales / Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	3%	20%	50%	73%	90%	100%

Ficha Técnica del Indicador 5.2.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.					
Acción Estratégica Institucional:	Proyectos y/o programas en transportes y comunicaciones con instrumentos de Gestión Ambiental (IGA) aprobados oportunamente a los operadores.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de IGAs aprobados en relación al total IGAs ingresados en el año.					
Justificación:	<p>Este indicador mide la cantidad de instrumentos de gestión ambiental aprobados a los operadores de transporte que ejecutan proyectos, actividades y/o servicios en el marco de la normativa vigente. La DGAAM, tiene como función aprobar los instrumentos de gestión ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte en todas sus etapas, emitiendo la certificación correspondiente, dichos instrumentos de Gestión Ambiental - IGAS son:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Declaración de Impacto Ambiental (DIA) -Estudios de Impacto Ambiental Semi detallado - EIA-sd -Informe Técnico Sustentatorios (ITS), -Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA) -Programa de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA) -Actualización de Estudio de Impacto Ambiental semi detallado - EIA-sd -Modificación de Declaración de Impacto Ambiental - DIA y EIA- SD -Planes de Contingencia. -Plan de Corrección, Mitigación y Remediación de los Pasivos Ambientales -Plan Integral de Gestión de Residuos Generados por los Buques <p>Cabe precisar que los IGAS pierden su vigencia cuando en un plazo máximo de cinco (05) años el titular no inicia la ejecución del proyecto de inversión, de acuerdo a lo establecido en el artículo 12.2 del Decreto Legislativo 1394 "Decreto Legislativo que Fortalece el Funcionamiento de las Autoridades Competentes en el Marco del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental".</p> <p>El despliegue de infraestructura de telecomunicaciones de forma sostenible y respetuosa del medio ambiente se materializa en el establecimiento de compromisos ambientales por parte de las empresas mediante la aprobación de sus Instrumentos de Gestión Ambiental.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Asuntos Ambientales					
Limitaciones del Indicador:	Expedientes incompletos de parte de los administrados. No adoptar buenas prácticas que contribuyan con optimizar los procesos de evaluación y la subsanación de observaciones por parte del administrado. No actualizar el Marco Normativo Ambiental del Sector Transportes					
Método de Cálculo:	(Instrumentos de Gestión Ambiental aprobados / Instrumentos de Gestión Ambiental ingresados en el año) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Dirección General de Asuntos Ambientales					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	57%	79%	80%	81%	82%	83%

Ficha Técnica del Indicador 5.3.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Mejorar la gestión ambiental en la implementación de los sistemas de transportes y comunicaciones.					
Acción Estratégica Institucional:	Fiscalización de las normas en materia ambiental en transportes y comunicaciones efectiva y oportuna a los tres niveles de gobierno y el sector privado.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de supervisiones a las medidas ambientales de los proyectos de infraestructura (en ejecución, mantenimiento y/u operación) y servicios de transporte.					
Justificación:	<p>Busca medir el número de supervisiones ambientales realizadas en función al número de titulares de proyectos y/o actividades de infraestructura de transportes que cuentan o no con un instrumento de gestión ambiental.</p> <p>El numerador lo constituye el número de supervisiones realizadas; y el denominador viene a ser número de titulares (administrados) de proyectos y/o actividades sujetos a supervisión ambiental. Este denominador no tiene mucha variabilidad en el tiempo, y se justifica debido que lo que cambia son las etapas del proyecto y/o actividades, y el administrado sigue siendo el mismo.</p> <p>Cabe indicar que el número de supervisiones realizadas está en función a las capacidades logísticas (personal y presupuesto) disponibles en la DGAAM, por lo que este número se define anualmente de manera ascendente pero conservadora. Además, los proyectos y/o actividades supervisados en un año determinado, no son exactamente los mismos en el siguiente año.</p>					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Asuntos Ambientales					
Limitaciones del Indicador:	La limitación en la supervisión de los proyectos de infraestructura y servicio de transporte, está en relación a las condiciones climáticas (como el friaje, fenómeno el niño, sismos) y sociales (huelgas, toma de carreteras, entre otras) que puedan presentarse en la zona a supervisar.					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de Supervisiones ambientales realizadas} / \text{Número de proyectos, actividades y servicios del sector transportes}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Dirección General de Asuntos Ambientales					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	15%	33%	34%	35%	36%	37%

Ficha Técnica del Indicador 6.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet de banda ancha					
Justificación:	El indicador es relevante porque muestra la cobertura del servicio de internet de banda ancha a nivel de localidades. Asimismo, este indicador nos permitirá identificar el territorio en los que se requiere impulsar el despliegue de nueva infraestructura para el acceso a este servicio.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones					
Limitaciones del Indicador:	En el caso del presente indicador dependemos de la información que reportan las empresas operadoras de telecomunicaciones y en la verificación de la información, asimismo, se consideró localidades con cobertura de internet de banda ancha a los que cuentan con servicios móviles 4G y superiores.					
Método de Cálculo:	$(\text{Total de localidades con población mayor a 100 habitantes con cobertura del servicio de internet} / \text{Total de localidades con población mayor a 100 habitantes}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Información que las empresas operadoras (América Móvil Perú S.A.C., Telefónica del Perú S.A.A., Viettel Perú S.A.C. y Entel Perú S.A.) reportan a la Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	30%	34%	40%	44%	47%	51%

Ficha Técnica del Indicador 6.2

Objetivo Estratégico Institucional:	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de distritos con cobertura del servicio de Televisión Digital Terrestre (TDT)					
Justificación:	El indicador brinda información sobre el avance del número de distritos que cuentan con el servicio de televisión digital terrestre (TDT) cada dos años.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones					
Limitaciones del Indicador:	<ul style="list-style-type: none"> - Se está considerando para el inicio de operaciones de las estaciones de TDT los plazos establecidos en el Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre (TDT) aprobado mediante DS N° 017-2010-MTC/03. - Se considera que un distrito cuenta con cobertura de TDT, cuando se encuentra comprendido en la zona de servicio de la localidad en la que por lo menos una estación presta el servicio de radiodifusión por televisión en TDT. - La implementación de las estaciones de TDT las realizan los radiodifusores con sus propios recursos. - La frecuencia de evaluación del indicador es bianual, debido a que el Plan Maestro para la Implementación de la Televisión Digital Terrestre (TDT), establece el desarrollo de la TDT por territorios considerando el inicio de operaciones progresivo cada dos años en cada territorio. 					
Método de Cálculo:	[Número de distritos con cobertura de al menos una señal de Televisión Digital Terrestre (TDT) / Total de distritos a nivel Nacional]*100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Informe anual de evaluación del proceso de implementación de la Televisión Digital Terrestre (TDT) en el Perú Reporte de localidades de radiodifusión canalizadas en la banda UHF - Sistema Ellipse					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	6.3%	7.89%	10.0%	10.0%	12.5%	12.5%

Ficha Técnica del Indicador 6.1.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional					
Acción Estratégica Institucional:	Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica					
Justificación:	<p>El indicador es importante pues brinda información sobre la situación actual del país a nivel de infraestructura en redes de fibra óptica, siendo estos los medios de transmisión de datos más rápidos empleados para la prestación de servicios digitales. Asimismo, este indicador nos permitirá identificar el territorio en los que se requiere impulsar el despliegue de nueva infraestructura.</p> <p>Nodo: Punto de red que puede dar o recibir acceso</p>					
Responsable del Indicador:	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL					
Limitaciones del Indicador:	En el caso del presente indicador dependemos de la información que reportan las empresas operadoras de telecomunicaciones y en la verificación de la información.					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de distritos que cuentan con al menos un nodo de red de fibra óptica} / \text{Total de distritos}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Base de Datos de Cobertura e infraestructura de comunicaciones del PRONATEL					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	25.0%	25.0%	71.0%	89.0%	89.0%	96.0%

Ficha Técnica del Indicador 6.1.2						
Objetivo Estratégico Institucional:	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional					
Acción Estratégica Institucional:	Servicios de comunicaciones de amplia cobertura a nivel nacional					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de distritos con cobertura de los servicios postales					
Justificación:	El indicador es importante pues brinda información sobre el acceso que tiene la población a los servicios postales básicos. Además permitirá identificar el territorio nacional en los que el operador designado – SERPOST S.A. requiere brindar el servicio postal básico					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones					
Limitaciones del Indicador:	En el caso del presente indicador dependemos de la información del operador designado – SERPOST S A. y en la verificación de la información.					
Método de Cálculo:	(Número de distritos que tienen acceso a los servicios postales básicos / Número total de distritos) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Operador designado - SERPOST S.A.					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	21%	22%	23%	25%	28%	30%

Ficha Técnica del Indicador 6.2.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional					
Acción Estratégica Institucional:	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de espectro radioeléctrico subutilizado					
Justificación:	El Espectro Radioeléctrico es un recurso natural, de carácter limitado, que constituye un bien de dominio público, sobre el cual el Estado ejerce su soberanía. Por esa razón, es pertinente medir la eficiencia del uso por parte de los operadores. El indicador permite mantener, mejorar y actualizar vía reordenamiento la asignación MHz-Hab					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Programas y Proyectos en Comunicaciones					
Limitaciones del Indicador:	Se actualizará las condiciones de uso del espectro radioeléctrico. Se establecerá los mecanismos para ordenar el espectro radioeléctrico ya asignado.					
Método de Cálculo:	(Cantidad de Mega Hertz (MHz - Hab) con atribución obsoleta, canalización no adecuada y asignación a servicios de poca demanda / Cantidad de (MHz - Hab) de banda al 100% de uso)*100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Descendente	
Fuente y Base de Datos:	Registro Nacional de Frecuencias					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	83.4%	83.4%	18.0%	3.9%	3.9%	3.9%

Ficha Técnica del Indicador: 6.2.2

Objetivo Estratégico Institucional:	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional					
Acción Estratégica Institucional:	Espectro radioeléctrico utilizado eficientemente para incrementar la cobertura y la mejora tecnológica de los servicios de comunicaciones a nivel nacional.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT)					
Justificación:	El indicador brinda información sobre el avance del número de distritos que contarán con planes de canalización y asignación de frecuencias para televisión digital terrestre (TDT) a final de cada año. Los planes de canalización y asignación de frecuencias para TDT contienen los canales y los parámetros técnicos que deben utilizar los radiodifusores en una determinada localidad para no generar interferencias con otras estaciones de telecomunicaciones.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones					
Limitaciones del Indicador:	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de un sistema informático para realizar análisis técnico de cobertura e interferencias. - Para la elaboración de algunos planes se requiere la realización de mediciones in situ por parte de la DGFSC. - Se debe contar con el personal técnico calificado mínimo para la elaboración de los planes. 					
Método de Cálculo:	[Número de distritos con planes de canalización para Televisión Digital Terrestre (TDT) / Total de distritos a nivel Nacional]*100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Sistema Elipse - Reporte de localidades de radiodifusión canalizadas en la banda UHF					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	31%	34.63%	45%	51%	57%	63%

Ficha Técnica del Indicador 6.3.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Incrementar la cobertura de los servicios de comunicaciones a nivel nacional					
Acción Estratégica Institucional:	Fiscalización eficaz de servicios de comunicaciones a nivel nacional.					
Nombre del Indicador:	Ratio de fiscalizaciones de servicios de comunicaciones ejecutadas					
Justificación:	La ejecución de actos y diligencias de fiscalización de las obligaciones normativas de los servicios y actividades de comunicaciones, así como de las obligaciones contractuales o de registros de los servicios y actividades de comunicaciones impactan directamente sobre el control y correcto uso del espectro radioeléctrico, lo cual permitirá el cumplimiento del Objetivo Estratégico Institucional propuesto.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones					
Limitaciones del Indicador:	El indicador recoge la cifra total de fiscalizaciones ejecutadas en el territorio nacional, tanto aquellas que corresponden al cumplimiento de la normativa de comunicaciones como aquellas relacionadas a los títulos habilitantes en la prestación de servicios y actividades de comunicaciones; ambos tipos de fiscalización son llevados a cabo por los grupos de trabajo de fiscalización de la Dirección de Fiscalizaciones de Cumplimiento de Normativa en Comunicaciones (DFCNC) y la Dirección de Fiscalizaciones de Cumplimiento de Títulos Habilitantes en Comunicaciones (DFCTH). Cabe mencionar que tras la entrada en vigencia del Reglamento de Organización y Funciones del MTC, la actividad principal de la DGFSC corresponde a la ejecución de fiscalizaciones en comunicaciones, la cual es llevada a cabo siguiendo un enfoque de riesgos, ampliando así, el concepto de las inspecciones técnicas en comunicaciones; por lo tanto, el logro esperado propuesto para este periodo es estimado a partir de la ejecución de las actividades de fiscalización programadas y requeridas durante el 2019, tomando dicho año como línea de base. Cabe indicar que, el cumplimiento de la meta anual está sujeto a regímenes de excepción como Declaratorias de Estado de Emergencia, disposiciones de austeridad en el gasto público, entre otros.					
Método de Cálculo:	Número de fiscalizaciones de servicios de comunicaciones ejecutadas / Número de fiscalizaciones programadas y/o requeridas					
Parámetro de medición:	Ratio	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0.83	0.83	0.85	0.87	0.89	0.91

Ficha Técnica del Indicador 7.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de la población de 6 años y más que usa Internet					
Justificación:	El indicador es relevante porque muestra el uso de Internet por parte de los peruanos. Además de contar con cobertura de los servicios de telecomunicaciones, se espera que la población utilice el servicio de internet.					
Responsable del Indicador:	Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones					
Limitaciones del Indicador:	La población objetivo se define como el conjunto de todas las viviendas particulares y sus ocupantes residentes en el área urbana y rural del país. Asimismo, se excluye a los miembros de las fuerzas armadas que viven en cuarteles, campamentos, barcos, y otros. También se excluye a las personas que residen en viviendas colectivas (hoteles, hospitales, asilos y claustros religiosos, cárceles, entre otros). Por otro lado, al ser datos provenientes de una muestra representativa, se utilizan factores de expansión que son ajustados teniendo en cuenta las proyecciones de población.					
Método de Cálculo:	$(\text{Total de la población de 6 años y más que usa internet} / \text{Total de la población de 6 años y más}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	49%	53%	58%	60%	63%	66%

Ficha Técnica del Indicador 7.1.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Promover el uso universal de los servicios de comunicaciones en beneficio de la población en general.					
Acción Estratégica Institucional:	Servicios de comunicaciones utilizados eficientemente por la población a nivel nacional.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de regiones que cuentan con un Centro de Desarrollo Digital					
Justificación:	El indicador permite medir directamente la brecha del servicio de accesibilidad y capacitación digital brindado a través de un Centro de Desarrollo Digital. Así se determina la magnitud del déficit relacionado a la provisión del servicio de accesibilidad y capacitación digital a favor del ciudadano a través de un Centro de Desarrollo Digital en las regiones, siendo dicho servicio relevante para el desarrollo de una sociedad de la información y el conocimiento.					
Responsable del Indicador:	Programa Nacional de Telecomunicaciones - PRONATEL					
Limitaciones del Indicador:	<ul style="list-style-type: none"> - Para la implementación de un Centro de Desarrollo Digital es necesario que la capital de distrito cuente con cobertura del servicio de acceso/conexión a internet (fijo y/o móvil). - Para obtener los valores del indicador, se revisará información acopiada por PRONATEL o el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la implementación y puesta en operación de los Centros de Desarrollo Digital. - Para la sostenibilidad de los Centros de Desarrollo Digital es necesario la articulación territorial (de los tres niveles de gobierno) e intergubernamental (de los diversos sectores). 					
Método de Cálculo:	(Número de regiones que cuentan con el servicio de accesibilidad y capacitación digital a través de un Centro de Servicios Digitales / Número total de regiones) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Reporte de implementación y operatividad de Centros de Acceso Digital del PRONATEL					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2017	2018	2020	2021	2022	2023
Valor	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	25.0%	29.0%

Ficha Técnica del Indicador 8.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Modernizar la gestión institucional.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de ciudadanos que manifiestan su satisfacción por los servicios recibidos del MTC					
Justificación:	El Ministerio de Transportes y Comunicaciones requiere modernizar todos sus procesos para una entrega eficiente, eficaz y de calidad de los servicios que brinda a los ciudadanos. El indicador mide el nivel de satisfacción en la entrega de los servicios solicitados por los usuarios al MTC (tiempo en la entrega, oportunidad, costo y calidad en la atención).					
Responsable del Indicador:	Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental					
Limitaciones del Indicador:	Uso de dispositivos electrónicos (tabletas) puede afectar en el recojo de la información, debido a que un número considerado de analfabetos digitales acceden a los servicios que brinda el MTC.					
Método de Cálculo:	(Número de usuarios que manifiestan su satisfacción por el servicio recibido / Total de usuarios calificados)*100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Módulo de calificación del sistema BIMATIC					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	50%	60%	70%	80%

Ficha Técnica del Indicador 8.1.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Modernizar la gestión institucional.					
Acción Estratégica Institucional:	Procedimientos administrativos articulados, automatizados y transparentes en el MTC					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de trámites simplificados y/o automatizados y/o estandarizados					
Justificación:	Con el indicador se medirá el grado de simplificación, estandarización o automatización de los procedimientos administrativos brindados por el Ministerio. Uno de los aspectos que demuestra este indicador es el compromiso institucional por acercar el estado al ciudadano, facilitando la realización de trámites mediante un canal virtual, reduciendo tiempos, requisitos y costos para los ciudadanos o administrados.					
Responsable del Indicador:	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto / Oficina de Modernización					
Limitaciones del Indicador:	Configura un supuesto a tener en cuenta, que el total de procedimientos administrativos y servicios exclusivos es variable. Para el 2020, el MTC gestionará la aprobación de un nuevo TUPA llegando a ser el doble de los procedimientos administrativos y servicios exclusivos vigentes. Asimismo, se pueden ir eliminando como producto de la simplificación administrativa.					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de trámites simplificados y/o automatizados y/o estandarizados} / \text{Total de tramites vigentes}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Reporte de la Oficina de Modernización - OGPP					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	29%	30%	18%	24%	30%	35%

Ficha Técnica del Indicador 8.1.2

Objetivo Estratégico Institucional:	Modernizar la gestión institucional.					
Acción Estratégica Institucional:	Procedimientos administrativos articulados, automatizados y transparentes en el MTC.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública atendidas					
Justificación:	En el marco de la LEY N° 27806 - Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el Estado debe adoptar medidas básicas que garanticen y promuevan la transparencia en la actuación de las entidades de la Administración Pública, así como, la obligación de entregar la información que demanden las personas en aplicación del principio de publicidad. El indicador presenta la fortaleza de transparentar el acceso a la información de una manera ágil, amigable y actualizada					
Responsable del Indicador:	Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental					
Limitaciones del Indicador:	El derecho de acceso tiene límites cuando supone un perjuicio para: El derecho a la intimidad, la seguridad nacional, el derecho al secreto bancario, la reserva tributaria, el derecho a la autodeterminación informativa, denominado también como derecho "a la protección de datos personales", de conformidad con lo establecido en el artículo 15 de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de solicitudes de información atendidas} / \text{Total de solicitudes requeridas}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente		
Fuente y Base de Datos:	Base de Datos de la Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	99.1%	99.2%	99.3%	99.4%	99.5%	99.6%

Ficha Técnica del Indicador 8.2.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Modernizar la gestión institucional.					
Acción Estratégica Institucional:	Mecanismos para fortalecer la integridad y lucha contra la corrupción en el MTC					
Nombre del Indicador:	Ratio de cumplimiento de las acciones del Modelo de Integridad Institucional del MTC					
Justificación:	<p>El indicador mide el grado de cumplimiento de las acciones contempladas en el Modelo de Integridad y Lucha contra la Corrupción en el marco de la normatividad vigente y que se señalan a continuación:</p> <p>El Decreto Supremo N° 042-2018 - PCM, que establece medidas para fortalecer la integridad pública y lucha contra la corrupción tiene por finalidad establecer medidas en materia de integridad pública con el objeto de orientar la correcta, transparente y eficiente actuación de los servidores públicos y de las entidades señaladas en el artículo I del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, con la finalidad de contribuir al cumplimiento de las políticas en materia de integridad pública, como parte de las acciones de prevención y lucha contra la corrupción para la consolidación de la democracia, el estado de derecho y el buen gobierno.</p> <p>El Decreto Supremo N° 044-2018 - PCM, que aprueba el Plan Nacional de Integridad y Lucha contra la Corrupción 2018-2021.</p> <p>El Decreto Supremo N° 092-2017 - PCM, que aprueba la Política Nacional de Integridad y Lucha contra la Corrupción.</p>					
Responsable del Indicador:	Oficina de Integridad y Lucha Contra la Corrupción					
Limitaciones del Indicador:	Rotación de personal, reporte de información inoportuna de los órganos y unidades orgánicas del MTC					
Método de Cálculo:	(Número de acciones cumplidas del modelo de integridad / Número de acciones programadas del modelo de integridad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones)					
Parámetro de medición:	Ratio	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Oficina de Integridad y Lucha Contra la Corrupción					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0.40	0.40	0.56	0.67	0.89	1.00

Ficha Técnica del Indicador 8.3.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Modernizar la gestión institucional.					
Acción Estratégica Institucional:	Mecanismos de prevención, diálogo y gestión social oportunos en el ámbito de las competencias del MTC					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de proyectos de infraestructura de transportes y comunicaciones en etapa de ejecución física que presentan conflictividad social					
Justificación:	<p>El MTC, a través de la ODGS, desarrolla entre otras, acciones destinadas a prevenir, gestionar y solucionar las diferencias, controversias y conflictos sociales que se puedan presentar en la etapa de ejecución de los proyectos de infraestructura de transportes y comunicaciones, por medio del diálogo y la gestión social, generando condiciones sociales favorables para el desarrollo y consecución de dichos proyectos, con el objetivo de contribuir a la gobernanza del país.</p> <p>Se debe tomar en consideración que la conflictividad social, según la intensificación de las tensiones sociales, distingue tres niveles: <i>diferencias</i>, <i>controversias</i> y <i>conflictos sociales</i>, los cuales deben entenderse como expresiones públicas de desacuerdo (<i>diferencias</i>) que pueden implicar el inicio de acciones para hacer prevalecer ciertas posiciones (<i>controversias</i>), que dependiendo de su recurrencia e intensidad pueden amenazar la gobernabilidad y el orden público (<i>conflicto social</i>).</p> <p>En ese sentido, se establece el indicador que mide el nivel de efectividad, comparada entre el total de proyectos de infraestructura de transportes y comunicaciones en etapa de ejecución física identificados, y aquellos que reportan conflictividad social.</p>					
Responsable del Indicador:	Oficina de Diálogo y Gestión Social					
Limitaciones del Indicador:	El surgimiento de diferencias, controversias o conflictos sociales, depende de la coyuntura por la que atraviesa una determinada localidad en la que se ejecutan proyectos de inversión que promueve el Sector, en las que surgen intereses no manifiestos que dificultan su atención, debido a la multiplicidad de demandas.					
Método de Cálculo:	(Número de proyectos de infraestructura y servicios de Transportes y Comunicaciones en etapa de ejecución física que presentan conflictividad / Total de proyectos de la cartera del Programa Multianual de Inversiones en etapa de ejecución física)*100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Descendente		
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Oficina de Diálogo y Gestión Social					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	19.4%	19.4%	23.0%	23.5%	21.7%	19.1%

Ficha Técnica del Indicador 8.4.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Modernizar la gestión institucional.					
Acción Estratégica Institucional:	Mecanismos de fortalecimiento de competencias, articulados a la gestión pública por resultados para los servidores civiles del MTC					
Nombre del Indicador:	Ratio de cumplimiento de las acciones de capacitación evaluadas a nivel de aplicación					
Justificación:	Las acciones de capacitación, aprobadas en el PDP, evaluadas a nivel aplicación, buscan medir los resultados alcanzados por los/las servidores/as civiles que accedieron a capacitación, a través de la implementación de herramientas de evaluación a nivel aplicación y con la finalidad de evidenciar cuanto de lo aprendido se aplica en el desempeño del/la servidor/a civil para el logro y cumplimiento de los objetivos institucionales en beneficio de los ciudadanos.					
Responsable del Indicador:	Oficina General de Gestión de Recursos Humanos / Oficina de Gestión del Talento Humano					
Limitaciones del Indicador:	Alta rotación de servidores/as civiles. La falta de compromiso de los actores (servidor/a civil capacitado/a y jefe/a inmediato/a del servidor/a civil capacitado/a) que participan en el proceso de evaluación a nivel de aplicación en la gestión de la capacitación.					
Método de Cálculo:	(Número de acciones de capacitación evaluadas a nivel de aplicación, ejecutadas en un año en el PDP / Total de acciones de capacitación evaluadas en el nivel de aplicación aprobadas en el PDP en un año)					
Parámetro de medición:	Ratio	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Oficina de Gestión del Talento Humano					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	0.70	0.73	0.83	1.00

Ficha Técnica del Indicador 8.5.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Modernizar la gestión institucional.					
Acción Estratégica Institucional:	Conducción de las actividades de legado de los XVIII Juegos Panamericanos y VI Juegos Parapanamericanos Lima 2019.					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de implementación de los planes y/o instrumentos de gestión de los clústeres 1, 2 y 3.					
Justificación:	<p>Cumplimiento del D.U. N° 004-2020 y del artículo 2 del D.S. N° 007-2020-MTC</p> <p>a) Sedes Clúster 1 – Sedes deportivas de administración del Proyecto:</p> <p>i. Villa Deportiva Nacional – VIDENA, a excepción del Albergue preexistente.</p> <p>ii. Polideportivo Villa El Salvador.</p> <p>iii. Complejo Deportivo Andrés Avelino Cáceres Villa María del Triunfo.</p> <p>iv. Centro de Alto Rendimiento de Surf - Punta Rocas.</p> <p>v. Complejo Panamericano Costa Verde - como establecido en el Plano Perimétrico – Ubicación Predio C- P.E. 13194222</p> <p>b) Sedes Clúster 2 - Sedes deportivas administradas por sus propietarios que siguen los lineamientos de legado establecidos por el Proyecto Especial para seguimiento y monitoreo a fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos de legado:</p> <p>i. Polígono de Tiro - Base Aérea Las Palmas</p> <p>ii. Escuela de Equitación del Ejército</p> <p>iii. Estadio San Marcos</p> <p>iv. Polideportivo Callao</p> <p>v. Infraestructura instalada en Albúfera de Medio Mundo, Provincia de Huaura - Vegueta Las Sedes antes señaladas pueden incorporarse al Clúster 1, mediante solicitud del propietario y/o administrador de las sedes antes señaladas y previa opinión del Proyecto Especial.</p> <p>c) Sede Clúster 3 – Sede no deportiva de administración del Proyecto Especial para la implementación del Plan Maestro y disposición de departamentos:</p> <p>i. La Villa Panamericana ubicada en el predio “Pueblo Joven Villa El Salvador Sector Quinto Área Zonal 26 - Complejo Biotecnológico”, inscrito en la partida N.º P03146016 del Registro de Predios de Lima – en adelante Villa Panamericana.</p> <p>El Proyecto Especial tiene vigencia durante los años 2020 y 2021</p>					
Responsable del Indicador:	Proyecto Especial Legado de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos					
Limitaciones del Indicador:	En el proceso de implementación de los planes y/o instrumentos de gestión pueden presentarse la suspensión de eventos deportivos de carácter nacional o internacional por factores exógenos y coyunturales.					
Método de Cálculo:	(Número de Planes y/o instrumentos de gestión implementados de los clústeres 1, 2 y 3 / Número de Planes y/o instrumentos de gestión aprobados) *100					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Proyecto Especial Legado de los Juegos Panamericanos y Parapanamericanos					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	30%	70%		

Ficha Técnica del Indicador 9.1

Objetivo Estratégico Institucional:	Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC					
Nombre del Indicador:	Gobiernos Regionales incorporados en los espacios de articulación intergubernamental					
Justificación:	<p>En el marco del modelo de articulación intergubernamental, se establece como prioridad la promoción de la implementación de espacios de colaboración, coordinación, cooperación y articulación con los Gobiernos Regionales y Locales que permitan generar el alineamiento y complementariedad de las prioridades de políticas nacionales con las prioridades de políticas regionales, coadyuvando al establecimiento de acuerdos y/o compromisos conjuntos que permitan mejorar progresivamente la eficiencia de la gestión y la optimización de los recursos.</p> <p>Los espacios de coordinación son comisiones intergubernamentales y de gestión (según sea el caso). Estos espacios son de dos niveles: a nivel nacional con la participación de alta dirección del MTC y los Gobernadores regionales donde se difunde y se articula la agenda nacional con la regional; y de nivel regional donde se articula y alinea la política regional de Transportes y Comunicaciones.</p>					
Responsable del Indicador:	Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto / Oficina de Articulación Intergubernamental					
Limitaciones del Indicador:	La participación por sí misma no asegura el fortalecimiento de la articulación intergubernamental. Por ello, se complica la medición del indicador en relación a variable asignada al objetivo estratégico.					
Método de Cálculo:	Número de GR incorporados en los espacios de articulación intergubernamental					
Parámetro de medición:	Número	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos / lista de asistencia de participación en los espacios de coordinación intergubernamental de carácter nacional y/o regional de la Dirección de Articulación Intergubernamental.					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	13	18	26	26

Ficha Técnica del Indicador 9.1.1						
Objetivo Estratégico Institucional:		Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC				
Acción Estratégica Institucional:		Mecanismos de articulación implementados con los Gobiernos Regionales				
Nombre del Indicador:		Porcentaje de mecanismos implementados con los Gobiernos Regionales				
Justificación:		<p>El indicador, en el marco del modelo de articulación intergubernamental, permitirá identificar las actividades principales para la implementación de mecanismos de articulación buscando promover el logro objetivos trazados por el sector a todo nivel: nacional, regional y local.</p> <p>Estos mecanismos, fundados en los espacios gubernamentales generados por la Oficina de Articulación Intergubernamental, incluyen la generación de agendas territoriales, firma de acuerdos y el seguimiento de los mismos con el acompañamiento y validación de la Alta Dirección del MTC, además de la implementación de rutinas de monitoreo para el seguimiento y reporte de avance de metas trazadas por el sector para cada territorio acordado y validado por las entidades adscritas al sector.</p> <p>En este marco se, se generarán instrumentos de gestión adecuados al territorio, además de lineamientos y acompañamiento constante en la realización de las diferentes tareas acordadas con las áreas o autoridades respectivas.</p> <p>Se debe considerar que si bien los mecanismos diseñados formarán parte de una estrategia sectorial a nivel nacional, de acuerdo al contexto y/o coyuntura de cada región se define la aplicación de los elementos de la estrategia y los mecanismos que se vayan a implementar o aquellos que se harán de manera progresiva.</p>				
Responsable del Indicador:		Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto / Oficina de Articulación Intergubernamental				
Limitaciones del Indicador:		No se cuenta con una línea de base en materia de mecanismos de gestión en el marco de la articulación intergubernamental. Es importante medir también la calidad de los mecanismos e instrumentos.				
Método de Cálculo:		$(\text{Número de mecanismos implementados} / \text{Número total de mecanismos planificados por el equipo de OAI}) * 100$				
Parámetro de medición:		Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:		Ascendente	
Fuente y Base de Datos:		Base de datos de la Dirección de Articulación Intergubernamental.				
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	30%	50%	70%	80%

Ficha Técnica del Indicador 9.2.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Fortalecer la articulación intergubernamental en el ámbito de competencia del MTC					
Acción Estratégica Institucional:	Asistencia Técnica coordinada para el ejercicio de las funciones de los Gobiernos Regionales					
Nombre del Indicador:	Gobiernos Regionales que reciben asistencia técnica para el ejercicio de sus funciones					
Justificación:	<p>Como parte del rol rector de la política de transportes y comunicaciones, a través de la Oficina de Articulación Intergubernamental (OAI) se liderará la estrategia de asistencia técnica articulada que recibirán los Gobierno Regionales con la finalidad de fortalecer las capacidades de sus funcionarios y/o directivos, así como especialistas u otro profesionales vinculados a la prevención de los servicios respectivos.</p> <p>La OAI liderará y coordinará la dotación de herramientas técnicas, administrativas, procedimentales, otros, identificadas en los territorios para la agilización y mejora de los procesos vinculadas a sus competencias en el marco de las políticas sectoriales establecidas.</p> <p>Al ser especializada y focalizada, de acuerdo a las competencias que debe cumplir el GR, se delega a las Unidades Orgánicas la provisión específica de las actividades de asistencia técnica de acuerdo a su especialidad y competencias, en constante coordinación con la OAI y los representantes del MTC en el territorio (CDT).</p> <p>El indicador recoge no solo la totalidad de las asistencias técnicas que reciben el gobierno regional sino el porcentaje de asistencias técnicas identificadas según su necesidad y planificadas en el marco de la estrategia de gestión descentralizada y gestión articulada intergubernamental del sector.</p>					
Responsable del Indicador:	Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto / Oficina de Articulación Intergubernamental					
Limitaciones del Indicador:	No existe un primer mapeo de las acciones de asistencia técnica proveídas por las diversas entidades del sector, o de las necesidades de asistencia técnica en las regiones.					
Método de Cálculo:	Número de GR que reciben asistencia técnica coordinada por el equipo de OAI					
Parámetro de medición:	Número	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos/lista de asistencia técnica implementada para los Gobiernos Regionales					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	nd	nd	8	10	13	16

Ficha Técnica del Indicador 10.1						
Objetivo Estratégico Institucional:		Gestionar el riesgo de desastres.				
Nombre del Indicador:		Porcentaje de la implementación de las actividades del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres				
Justificación:		El indicador mide el grado de implementación de las actividades establecidas en el Plan de GRD, en el marco de la Ley N° 29664 que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres como un sistema interinstitucional, sinérgico, descentralizado, transversal y participativo, con la finalidad de identificar y reducir los riesgos asociados a peligros o minimizar sus efectos y evitar la generación de nuevos riesgos, así como la preparación y atención ante situaciones de desastres, mediante el establecimiento de principios, lineamientos de política, componentes, procesos e instrumentos de la Gestión del Riesgo.				
Responsable del Indicador:		Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres				
Limitaciones del Indicador:		La limitación es por el ámbito de atención y la heterogeneidad de las zonas geográficas, lo que dificulta la implementación del plan de gestión.				
Método de Cálculo:		$(\text{Número de actividades implementadas} / \text{Total de actividades programadas en el Plan de GRD}) * 100$				
Parámetro de medición:		Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente
Fuente y Base de Datos:		Base de datos de la Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres				
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	44%	44%	50%	56%	67%	72%

Ficha Técnica del Indicador 10.1.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar el riesgo de desastres.					
Acción Estratégica Institucional:	Mecanismos de fortalecimiento de capacidades sobre cultura de prevención y respuesta ante situaciones de emergencia y desastres, efectivo para los trabajadores del MTC					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de trabajadores capacitados que muestran conocimientos en Gestión del Riesgo de Desastres					
Justificación:	<p>En el marco de la Ley N° 29664 que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres como un sistema interinstitucional, sinérgico, descentralizado, transversal y participativo, con la finalidad de identificar y reducir los riesgos asociados a peligros o minimizar sus efectos y evitar la generación de nuevos riesgos, así como la preparación y atención ante situaciones de desastres, mediante el establecimiento de principios, lineamientos de política, componentes, procesos e instrumentos de la Gestión del Riesgo.</p> <p>En este sentido, el indicador permitirá mostrar el nivel de conocimiento alcanzado en GRD, principalmente en el Grupo de Trabajo de GRD, brigadistas y servidores del MTC.</p>					
Responsable del Indicador:	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres					
Limitaciones del Indicador:	Participación limitada a las capacitaciones de los servidores, debido al tiempo y/o actividades múltiples a cumplir.					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de trabajadores que obtienen resultados satisfactorios} / \text{Total de trabajadores encuestados}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0%	0%	55%	60%	65%	70%

Ficha Técnica del Indicador 10.2.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar el riesgo de desastres.					
Acción Estratégica Institucional:	Instrumentos de gestión del riesgo de desastres en proceso de avance de implementación en el MTC					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de instrumentos de gestión del riesgos en proceso de avance de implementación					
Justificación:	<p>En el marco de la Ley N° 29664 que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres como un sistema interinstitucional, sinérgico, descentralizado, transversal y participativo, con la finalidad de identificar y reducir los riesgos asociados a peligros o minimizar sus efectos y evitar la generación de nuevos riesgos, así como la preparación y atención ante situaciones de desastres, mediante el establecimiento de principios, lineamientos de política, componentes, procesos e instrumentos de la Gestión del Riesgo.</p> <p>El indicador permitirá medir el grado de implementación de los planes de GDR aprobados con R.M. tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan de Contingencia Sectorial ante Lluvias Intensas del Sector Transportes y Comunicaciones. - Plan Sectorial ante Sismo de gran magnitud seguido de Tsunami frente a la costa central del Perú del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. - Plan Sectorial de Operaciones de Emergencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. - Plan de Continuidad Operativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. - Plan Sectorial de Gestión del Riesgo de Desastres del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. 					
Responsable del Indicador:	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres					
Limitaciones del Indicador:	Se encuentra pendiente de desarrollarse el Manual de los Perfiles de Puestos, acorde a las normativas vigentes.					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de instrumentos de gestión en GRD en proceso de avance de implementación} / \text{Total de instrumentos de gestión de GRD elaborados y/o actualizados}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Ascendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	0%	0%	67%	71%	75%	88%

Ficha Técnica del Indicador 10.3.1						
Objetivo Estratégico Institucional:	Gestionar el riesgo de desastres.					
Acción Estratégica Institucional:	Servicio de información oportuna que permita una respuesta rápida a situaciones de emergencia a la Alta Dirección del MTC					
Nombre del Indicador:	Porcentaje de reportes de información considerada de alerta roja emitidos					
Justificación:	<p>El Centro de Operaciones de Emergencia Sectorial (COES), monitorea, obtiene, valida y proporciona información procesada sobre peligros, peligros inminentes, emergencias y desastres que afecten al sector, para la oportuna toma de decisiones de las autoridades del MTC y del SINAGERD. El indicador considera la información procesada de las afectaciones relacionadas al transporte y/o a las comunicaciones a nivel nacional, que es informada mediante Reportes de Emergencias y simultáneamente es publicadas en el Visor de Emergencias del Portal del MTC, estas son clasificadas como INTERRUMPIDO (total - rojo), RESTRINGIDO (parcial - ámbar) y NORMAL (verde).</p> <p>La afectación clasificada como INTERRUMPIDO (rojo) afecta directamente a la población o a los servicios de transportes y comunicaciones, considerándose de URGENTE para su atención inmediata.</p>					
Responsable del Indicador:	Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres					
Limitaciones del Indicador:	Falla de los aplicativos informáticos, magnificación de la emergencias, condiciones climáticas adversas, etc.					
Método de Cálculo:	$(\text{Número de reportes emitidos interrumpidos (rojo)} / \text{número total de reportes emitidos por el COES}) * 100$					
Parámetro de medición:	Porcentaje	Sentido esperado del Indicador:			Descendente	
Fuente y Base de Datos:	Base de datos de la Oficina de Defensa Nacional y Gestión del Riesgo de Desastres					
	Valor de línea de base	Valor Actual	Logros esperados			
Año	2019	2019	2020	2021	2022	2023
Valor	80%	80%	70%	60%	50%	40%

EL PERÚ PRIMERO

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Jr. Zorritos 1203 - Lima - Perú

Central telefónica: 615 7800

Central de consultas: 615 7900

www.mtc.gob.pe