

FORMATO N° 04-B: CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

SECTOR	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
---------------	------------------------------

Nombre

Criterio de Cierre de Brechas

Peso

20

Tipo

General

Definición

El criterio de cierre de brechas prioriza las inversiones orientadas al cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios en función al tamaño de la brecha. Por lo tanto, se asignará mayor puntaje a aquellas inversiones vinculadas con indicadores de brecha cuyos valores sean significativamente más altos en comparación con otros, ya que las inversiones orientadas a cerrar brechas que requieren una mayor intervención deben tener prioridad para la asignación de recursos.

Es importante destacar que, si una inversión no contribuye al cierre de una brecha específica, no deberá ser considerada en la cartera de inversiones del PMI.

Justificación

Considerando que el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones está orientado al cierre de brechas, este criterio tiene por finalidad dar mayor prioridad a aquellas inversiones orientadas a cerrar brechas que requieren una mayor intervención.

Método de Cálculo

El peso determinado para este criterio es: $P = 20$.

El puntaje se calcula multiplicando el peso del criterio por el valor numérico del indicador de brecha, expresados en términos porcentuales.

En el caso de que una inversión se encuentre asociada a más de un indicador de brecha, se seleccionará el indicador de brecha más representativo, teniendo en cuenta los objetivos y metas establecidos por la entidad en relación con el cierre de brechas.

Su fórmula de cálculo es la siguiente:

$$PC_{ijt} = P \times \%VB_{ijt}$$

Donde:

PC_{ijt} : Puntaje del criterio del cierre de brechas.

P : Peso del criterio de cierre de brecha.

$\%VB_{ijt}$: Valor numérico (en %) del indicador de brecha "i", en un ámbito geográfico "j," para un año "t".

En el caso de que una inversión se encuentre asociada a más de un indicador de brecha, se seleccionará el indicador de brecha más representativo, teniendo en cuenta los objetivos y metas establecidos por la entidad en relación con el cierre de brechas.

Fuente de Información
Módulo de Programación Multianual de Inversiones de la DGPMI del MEF.

FORMATO N° 04-B: CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

SECTOR	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
---------------	------------------------------

Nombre

Criterio de alineamiento al planeamiento estratégico

Peso

20

Tipo

General

Definición

Este criterio prioriza las inversiones según su alineamiento con los objetivos y acciones estratégicas institucionales contenidos en el Plan Estratégico Institucional (PEI) vigente. Asimismo, prioriza aquellas inversiones que estén vinculadas con la Política General de Gobierno (PGG). Si una inversión no está alineada al PEI, no deberá ser considerada en la cartera de inversiones del PMI.

Justificación

De acuerdo al Decreto Legislativo N° 1432, la programación multianual de la inversión debe sujetarse a los objetivos nacionales, regionales y locales establecidos en el planeamiento estratégico en el marco del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.

Para el alineamiento de los objetivos de la inversión con el planeamiento estratégico, se considera el PEI ya que este instrumento de planeamiento refleja, a través de sus Acciones Estratégicas Institucionales, los servicios que brinda la Entidad. Asimismo, estos servicios son priorizados en la ruta estratégica del PEI.

Método de Cálculo

El peso determinado para este criterio es: $P = 20$.

El criterio se aplica en tres categorías:

Vinculación a los Objetivos Estratégicos Institucionales (OEI) del PEI: Esta categoría prioriza las inversiones según su alineamiento con los OEI definidos en la Ruta Estratégica del PEI del Pliego al que corresponde la inversión.

Vinculación a las Acciones Estratégicas Institucionales (AEI) del PEI: Esta categoría prioriza las inversiones de acuerdo con su alineamiento con las AEI definidas en la Ruta Estratégica del PEI del Pliego al que corresponde la inversión.

Vinculación con los lineamientos de la Política General de Gobierno (PGG).

Para calcular el puntaje se considera lo siguiente:

Categoría	Peso	Prioridad según la ruta estratégica	Cálculo del puntaje
Vinculación a los OEI del PEI	5	Si hay vinculación: $VOEI_{jt} = \frac{\text{Número total } OEI_{jt} - \text{Número prioridad } OEI_{jt} + 1}{\text{Número total } OEI_{jt}}$ Si no hay vinculación: $VOEI_{jt} = 0$	$POEI_{jt} = 5 \times VOEI_{jt}$
Vinculación a las AEI del PEI	10	Si hay vinculación: $VAEI_{jt} = \frac{\text{Número total } AEI_{jt} - \text{Número prioridad } AEI_{jt} + 1}{\text{Número total } AEI_{jt}}$ Si no hay vinculación: $VAEI_{jt} = 0$	$PAEI_{jt} = 10 \times VAEI_{jt}$
Vinculación con la PGG	5	Si hay Vinculación: $PPGG_t = 5$ Si no hay vinculación: $PPGG_t = 0$	$PPGG_t = VPPGG_t$
TOTAL	20		$\sum \text{Máx.} = 20$

Donde:

$VOEI_{jt}$: Valor del alineamiento con el Objetivo Estratégico Institucional de una entidad "j," para un año "t".

$VAEI_{jt}$: Valor del alineamiento con la Acción Estratégica Institucional de una entidad "j," para un año "t".

$VPPGG_t$: Valor del alineamiento a la Política General de Gobierno para un año "t".

El cálculo del puntaje de este criterio se determina de la siguiente forma:

$$PC_{jt} = POEI_{jt} + PAEI_{jt} + PPGG_t$$

Donde:

$PC(jt)$ = Puntaje del criterio de alineamiento al planeamiento estratégico en un ámbito geográfico "j," para un año "t".

$POEI(jt)$ = Puntaje del alineamiento con el Objetivo Estratégico Institucional en un ámbito geográfico "j," para un año "t".

$PAEI(jt)$ = Puntaje del alineamiento con la Acción Estratégica Institucional en un ámbito geográfico "j," para un año "t".

$PPGG(t)$ = Puntaje del alineamiento a la Política General de Gobierno para un año "t".

Una inversión será descalificada si no está alineada al PEI, es decir, si no está vinculada a ningún OEI o AEI.

En casos en los que el objetivo de la inversión está vinculado con más de un OEI, se hará la vinculación con aquel OEI al que la inversión este más relacionada. Del mismo modo, si el objetivo de la inversión está vinculado con más de una AEI, se establecerá la vinculación con aquella AEI con la que la inversión este más relacionada.

Es importante destacar que, si la entidad no cuenta con su PEI o este se encuentre sin vigencia, se deberá utilizar el PEI del nivel de gobierno inmediatamente superior.

Fuente de Información

Plan Estratégico Institucional (PEI) vigente.
Política General de Gobierno (PGG).

FORMATO N° 04-B: CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Nombre

Criterio de Impacto Territorial

Peso

10

Tipo

General

Definición

El objetivo de este criterio es priorizar las inversiones que tengan un mayor alcance espacial o geográfico, aprovechando economías de escala y reduciendo costos transaccionales, entre otros aspectos. De esta manera, se fomenta la generación de ideas de proyectos bajo este enfoque y se promueve la formulación de éstas con un mayor alcance territorial y se desincentiva la atomización de inversiones.

Justificación

Se priorizan las inversiones que intervienen un mayor ámbito geográfico, aprovechando economías de escala y reduciendo costos de transacción. Por lo tanto, alienta la formulación de este tipo de inversiones, y desincentiva la atomización de inversiones.

Método de Cálculo

El peso determinado para este criterio es: $P = 10$.

El puntaje de una inversión se determina identificando el alcance geográfico de la misma y asignando el puntaje correspondiente de acuerdo a la categoría en la que se encuentra y el peso asignado (P) al criterio de priorización, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

CATEGORÍAS	PUNTAJE (PC)
Cuando la inversión tiene alcance multi departamental	P
Cuando la inversión tiene alcance departamental	P/2
Cuando la inversión tiene alcance multi provincial	P/3
Cuando la inversión tiene alcance provincial	P/4
Cuando la inversión tiene alcance multi distrital	P/5
Cuando la inversión tiene alcance distrital	0

Fuente de Información

Base de datos del Banco de Inversiones.

FORMATO N° 04-B: CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL**SECTOR** TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**Nombre**

Criterio de sinergias de inversión pública

Peso

10

Tipo

General

Definición

El objetivo de este criterio es priorizar las inversiones que tengan la mayor cantidad de sinergias con otras inversiones, como resultado de la articulación territorial de inversiones de los tres niveles de gobierno durante el proceso de Programación Multianual de Inversiones, promoviendo así la eficacia y eficiencia de las inversiones.

El valor de la sinergia entre diferentes tipologías de proyectos de inversión se basa en la capacidad de aprovechar las externalidades positivas que resultan de la ejecución de una combinación de proyectos. Esta combinación puede producir un beneficio mayor que la suma de los efectos de los proyectos individuales para una población beneficiaria común, lo que incrementa la eficacia de la inversión pública.

Justificación

Con el objeto de potenciar la eficacia y eficiencia de las inversiones, resulta necesario que los tres niveles de gobierno articulen, coordinen y sincronicen éstos, buscando generar sinergias entre proyectos de inversión.

Método de Cálculo

El peso determinado para este criterio es: $P = 10$.

Para calcular el puntaje de una inversión según este criterio, se evalúa la cantidad de sinergias o complementariedades identificadas en el proceso de articulación territorial de las carteras de inversiones de los tres niveles de gobiernos, y se asigna el puntaje de acuerdo con la categoría en la que se encuentra y el peso asignado al criterio de priorización, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Categorías	PUNTAJE (PC)
Inversión con 6 a más sinergias	P
Inversión con 4 a 5 sinergias	P/2
Inversión con 2 a 3 sinergias	P/3
Inversión con 1 sinergia	P/4
Inversión sin sinergias	0

Fuente de Información

Los datos de ámbito geográfico de intervención son proporcionados por el Banco de Inversiones de la DGPMI del MEF.

FORMATO N° 04-B: CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Nombre

Criterio de Pobreza

Peso

10

Tipo

Opcional

Definición

Este criterio tiene por finalidad priorizar las inversiones cuyo ámbito geográfico de intervención se encuentre en situación de mayor pobreza, medida por la tasa de pobreza monetaria.

Justificación

El criterio de pobreza dará mayor prioridad a las inversiones cuyo ámbito geográfico de intervención se encuentre en situación de mayor pobreza.

Método de Cálculo

El peso para este criterio es determinado por el Sector.

Para cada inversión se considera el distrito, provincia o departamento que corresponde al ámbito geográfico de la intervención.

Si la inversión abarca más de un distrito, se utilizará la tasa de pobreza de la provincia. Si abarca más de una provincia, se tomará la tasa de pobreza del departamento; y si abarca más de un departamento, se utilizará la tasa de pobreza del país. Los datos de pobreza monetaria corresponden al Cuadro N° 2: Perú: FGT0, incidencia de la pobreza monetaria total, según departamento, provincia y distrito, del último año publicado (el cuadro y el año se actualizan con la información más reciente que se disponga), elaborado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

Para obtener el puntaje de una inversión mediante este criterio de priorización, se multiplica el valor de la tasa de pobreza monetaria correspondiente a la inversión por el peso asignado a este criterio. Por lo que, el cálculo del puntaje se representa a través de la siguiente ecuación:

$$PC = (PM_{ij} \times P)$$

Donde:

PC = Puntaje del criterio de pobreza

PM_{ij} = Porcentaje de pobreza monetaria correspondiente a la inversión "i", asociado a la jurisdicción territorial "j".

"j" = Distrito, provincia o departamento, según sea el caso.

P = Peso asignado al criterio de pobreza.

Fuente de Información

Los datos de pobreza monetaria provienen del Cuadro N° 2: Perú: FGT0, incidencia de la pobreza monetaria total, según departamento, provincia y distrito, 2018, elaborado por el INEI.

FORMATO N° 04-B: CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Nombre

Criterio de población beneficiaria directa

Peso

5

Tipo

Opcional

Definición

El objetivo de este criterio es priorizar las inversiones que atiendan a una mayor cantidad de población beneficiaria directa. Para dicho fin, se considera la población beneficiaria directa respecto a la población total del ámbito territorial que se interviene. Si la inversión involucra a más de un distrito, se utilizará la población total de la provincia; si abarca más de una provincia, se tomará como población total la del departamento; y si abarca a más de un departamento, se utilizará la población total del país.

Justificación

Se considera que las inversiones que atienden a un número mayor de beneficiarios directos constituyen un gasto más eficiente, y eficaz, por lo que deberían de tener una prioridad más alta.

Método de Cálculo

El peso para este criterio es determinado por el Sector.

Para cada inversión, se identificará la cantidad de la población beneficiaria directa de la inversión, la misma que ha sido estimada y registrada en el Formato N° 07-A o Formato N° 07-B de la Directiva General del SNPMGI correspondiente a la inversión.

El puntaje de una inversión mediante este criterio de priorización se obtiene dividiendo la población beneficiaria directa entre la población del ámbito territorial intervenido, obteniendo la proporción de la población beneficiaria de la inversión. Este resultado se multiplicará por el peso asignado a este criterio. Por lo que, el cálculo del puntaje se representa a través de la siguiente ecuación:

Para obtener el puntaje de una inversión por la aplicación de este criterio de priorización, se dividirá la población beneficiaria entre la población nacional, obteniendo la proporción de la población beneficiaria de la inversión respecto a la población nacional. Este resultado se multiplicará dicha por el peso asignado a este criterio. Por lo que, el cálculo del puntaje se representa a través de la siguiente ecuación:

$$PC_i = P \times \frac{PBD_{ij}}{PNT}$$

Donde:

PC_i = Puntaje del criterio de población beneficiaria directa de la inversión "i".

P = Peso del criterio de priorización.

PBD_{ij} = Población beneficiaria directa de la inversión "ij".

PNT= Población nacional total.

"j" = Distrito, provincia o departamento, según sea el caso.

Fuente de Información
Base de datos del Banco de Inversiones.

FORMATO N° 04-B: CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

SECTOR	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
--------	------------------------------

Nombre

Criterio de Conectividad Física y Digital

Peso

25

Tipo

Específico

Definición

El objetivo de este criterio es priorizar las inversiones en base a los corredores logísticos, a través de la intervención de jurisdicción a los 3 niveles de gobierno (nacional, regional y local).

El criterio, comprende 02 Funciones:

1. FUNCIÓN 0015 TRANSPORTE:

Se priorizan las inversiones que tienen como eje el Enfoque Logístico para la mejora de los Servicios de Transporte. En consecuencia, las inversiones que se enmarquen en la Responsabilidad Funcional 0015 Transporte, priorizan sus inversiones de acuerdo al ámbito de intervención nacional, departamental y local.

2. FUNCIÓN 0016 COMUNICACIONES:

Se priorizan las inversiones que tienen como objetivo la Cobertura, el Acceso, el Uso y el Aprovechamiento de los Servicios de Telecomunicaciones, el cual puede comprender la aplicación en alguno de estos aspectos o de varios, integralmente. En consecuencia, las inversiones que se enmarquen en la Responsabilidad Funcional 0016 Comunicaciones, priorizan sus inversiones de acuerdo al espacio de intervención nacional, departamental y local.

Justificación

1. FUNCIÓN 0015 TRANSPORTE: ENFOQUE LOGÍSTICO

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones busca fijar el tema logístico como eje estratégico para la mejora de los servicios de transporte, por lo que se requiere fortalecer el entorno institucional, concentrando esfuerzos hacia el desarrollo de corredores logísticos, así como al uso de tecnologías que faciliten y fomenten el comercio exterior y atiendan los requerimientos del mercado doméstico.

La logística representa una parte fundamental del sistema productivo que, al hacerse más eficiente conjuntamente con la infraestructura disponible, permitirá mejorar la competitividad y el crecimiento del país. Es así que, el Transporte y la Logística se constituyen en un instrumento indispensable para alcanzar los objetivos propuestos. Al respecto, se priorizan las inversiones en base a los corredores logísticos donde se concentra más del 85% del movimiento de carga del país, lo que permitirá contribuir a mantener el crecimiento económico del país, además de permitir una intervención más activa de inclusión social sobre esta base, a través de la intervención en las redes viales departamentales y rurales que conforman vías alimentadoras de los corredores logísticos.

En este sentido, siendo el sistema de transporte un soporte de la competitividad, se exige contar con una infraestructura eficiente que contribuya a disminuir los costos logísticos de transporte, a fin de facilitar las transacciones comerciales, integrando económicamente las diferentes regiones que conforman el país y mejorar así las condiciones comerciales.

2. FUNCIÓN 0016 COMUNICACIONES: INTEGRACIÓN, ACCESO Y USO DE LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES

El desarrollo de las telecomunicaciones se enmarca y contextualiza en un modelo de Ecosistema Digital (conformado por cuatro componentes: Infraestructura, servicios, aplicaciones y usuarios; donde la Infraestructura y los Servicios están

vinculados a la oferta, y los Usuarios lo están a la demanda), el cual comprende la interacción de distintos elementos que se atienden y soportan en las redes de las telecomunicaciones y se materializan en la provisión y uso de las tecnologías digitales.

a) Infraestructura: Comprende a los elementos físicos que proveen conectividad digital, como por ejemplo:

- Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica (RDNFO).
- Redes de Banda Ancha Regionales.
- Estaciones, nodos, sites y torres de telefonía móvil.

b) Servicios: Comprende a los servicios de telecomunicaciones ofrecidos por los operadores, mediante el uso de la infraestructura que permite desarrollar la conectividad digital, como por ejemplo:

- Conexión/acceso a internet móvil.
- Conexión/acceso a internet fijo.
- Telefonía móvil.

c) Usuarios: Comprende a las personas o entidades que hacen uso de las aplicaciones e indirectamente de los servicios e infraestructura para consumir y producir información digital, como por ejemplo:

- Personas que usan internet, telefonía móvil o cualquier otro servicio de telecomunicaciones.
- Poblaciones de zonas rurales y de preferente interés social.
- Entidades Públicas.

Es así que la articulación apropiada de estos cuatro componentes del ecosistema digital resulta en mejoras a la competitividad de las actividades económicas y en la calidad de vida de las personas, constituyéndose en un círculo virtuoso generador de valor social y económico.

Método de Cálculo

Para el cálculo del puntaje de este criterio, se asigna un peso de 25.

1. FUNCIÓN 0015 TRANSPORTE: ENFOQUE LOGISTICO:

Las inversiones que se enmarcan en la Responsabilidad Funcional 0015 Transporte, priorizan sus inversiones considerando el siguiente método de cálculo:

Para el cálculo del puntaje del Criterio de Conectividad Física y Digital, se asigna un peso de 25 puntos ($P=25$), que toma valores según el cuadro de cálculo de puntaje de la FUNCIÓN 0015 TRANSPORTE.

El desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte a través de la gestión de Corredores Logísticos, se ha identificado a partir de los resultados del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte (PDSLT), donde se analizaron las 57 principales cadenas logísticas en el país y su relación con la infraestructura de transporte, así también, como producto del Estudio de Demanda de Carga y Pasajeros 2010, se definieron 22 Corredores de Infraestructura Logística, en los cuales se mueve la carga entre los diferentes nodos de transporte.

La inversión forma parte de un corredor logístico nacional o alimentador, que articula la Red Vial Nacional del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), con infraestructuras de transporte terrestre y/o ferroviario, y/o un acuático, y/o multimodal y de telecomunicaciones, de interés nacional. A estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: $P = 25$.

La inversión forma parte de un corredor logístico de la Red Vial Departamental, que articula la Red Vial Departamental del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) con las infraestructuras de transporte terrestre y/o ferroviario, y/o aéreo y/o acuático y/o multimodal y de telecomunicaciones, de interés departamental. A estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: $P \times (3/5)$.

La inversión forma parte de un Corredor Logístico, que articula la Red Vial Provincial del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) con las infraestructuras de transporte terrestre y/o ferroviario, y/o aéreo y/o acuático y/o multimodal y de telecomunicaciones, de interés provincial. A estas inversiones se le otorgará el siguiente puntaje: $P \times (2/5)$.

2. FUNCIÓN 0016 COMUNICACIONES: INTEGRACIÓN, ACCESO Y USO DE LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES:

Las inversiones que se enmarcan en la Responsabilidad Funcional 0016 Comunicaciones, priorizan sus inversiones considerando el siguiente método de cálculo:

Para el cálculo del puntaje del criterio de Conectividad Física y Digital, se asigna un puntaje P ($P=25$ puntos), que toma valores según el cuadro de cálculo de puntaje de la FUNCIÓN 0016 COMUNICACIONES.

La inversión está integrada a la RDNFO y permite el acceso (Cobertura) de servicios de telecomunicaciones de ámbito nacional, promoviendo el uso de los servicios público de telecomunicaciones, cuando a través del despliegue de su red se integre a la RDNFO, actualmente en operación, que por sus características técnicas permitan la Cobertura a los usuarios de los servicios de telecomunicaciones de ámbito nacional, garantizando una adecuada infraestructura de transporte y acceso, fomentando la ampliación y expansión de la cobertura de los servicios y promoviendo el desarrollo de capacidades para el uso de las aplicaciones y contenidos digitales acordes con los ámbitos educativos, culturales o informativos; a estas

inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: P=25.

La inversión permite el acceso (Cobertura) de servicios de telecomunicaciones de ámbito departamental y promueve el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones, cuando sus características técnicas permitan la Cobertura a los usuarios de los servicios de telecomunicaciones de ámbito departamental, garantizando una adecuada infraestructura de transporte y acceso, fomentando la ampliación y expansión de la cobertura de los servicios y promoviendo el desarrollo de capacidades para el uso de las aplicaciones y contenidos digitales acordes con los ámbitos educativos, culturales o informativos; a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: P x (3/5).

La inversión promueve el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones de ámbito local y, cuando sus características técnicas promuevan el desarrollo de capacidades para el uso de las aplicaciones y contenidos digitales de ámbito provincial o distrital; a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: P x (2/5).

NOTA: Este criterio es excluyente con el Criterio de Impacto en el Transporte Urbano.

7	CONECTIVIDAD FÍSICA Y DIGITAL (Prioriza inversiones en base a los corredores logísticos, a través de la intervención de la jurisdicción de los 3 niveles de gobierno (nacional, departamental y provincial) (*)	P máximo = 25 puntos	ENFOQUE LOGÍSTICO	P
			La inversión forma parte de un Corredor Logístico, que articula la Red Vial Nacional del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) con las infraestructuras de transporte terrestre y/o ferroviario, y/o aéreo y/o acuático y/o multimodal y de telecomunicaciones, de interés nacional.	P
			La inversión forma parte de un Corredor Logístico, que articula la Red Vial Departamental del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) con las infraestructuras de transporte terrestre y/o ferroviario, y/o aéreo y/o acuático y/o multimodal y de telecomunicaciones, de interés departamental.	P * (3/5)
			La inversión forma parte de un Corredor Logístico, que articula la Red Vial Provincial del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) con las infraestructuras de transporte terrestre y/o ferroviario, y/o aéreo y/o acuático y/o multimodal y de telecomunicaciones, de interés provincial.	P * (2/5)
			INTEGRACIÓN, ACCESO Y USO DE LOS SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES	P
			La inversión está integrada a la RDINFO y permite el acceso (Cobertura) de servicios de telecomunicaciones de ámbito nacional, promoviendo el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones y/o fortalecimiento de capacidades.	P
			La inversión permite el acceso (Cobertura) de servicios de telecomunicaciones de ámbito departamental y promueven el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones y/o fortalecimiento de capacidades.	P * (3/5)
			La inversión promueve el uso de los servicios públicos de telecomunicaciones de ámbito local y/o fortalecimiento de las capacidades.	P * (2/5)

Fuente de Información

- Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.
- Anuario Estadístico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).
- Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte (PDSLTL).

FORMATO N° 04-B: CRITERIO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL

SECTOR	TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
---------------	------------------------------

Nombre

Criterio de Impacto en el Transporte Urbano

Peso

25

Tipo

Específico

Definición

Prioriza las inversiones que contribuyen a solucionar el problema público del Transporte Urbano, dirigidos a impulsar la implementación de sistemas de transporte urbano sostenible (masivo). Dirigido a los 3 niveles de gobierno (nacional, regional y local).

Justificación

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como Órgano rector y responsables de las Políticas de Transporte, tiene como objetivo de mejorar la gestión del transporte urbano en las principales ciudades del país, a través del fortalecimiento institucional, asistencia técnica para el desarrollo de capacidades de planeamiento y gestión del transporte urbano a nivel Municipal, así como apoyo financiero para la implementación de un programa de inversiones; se impulsará la formulación y ejecución de proyectos de inversión de transporte urbano público dirigidos a fomentar la operación de sistemas masivos de transporte urbano de alta rentabilidad social, eficiente, segura, inclusiva y sostenible, que formen parte de una Red de Transportes Urbano.

Método de Cálculo

Para el cálculo del puntaje del Criterio Impacto en el Transporte Urbano, que corresponde al Servicio de Transporte Urbano, se asigna un peso de 25 puntos ($P = 25$), que toma valores según el cuadro de cálculo de puntaje.

Tipología de Inversión

Se definió la Tipología de Inversión: Sistema Integrado de Transporte, que es el transporte público de personas compuesto por las distintas clases o modalidades del servicio de transporte reconocidas en la normatividad vigente, que cuenta con integración física, operacional y tarifaria, así como de medios de pago. Literal j) del artículo 4 de la Ley N° 30900.

Unidades Productoras (UP)

La Tipología de Inversión "Sistema Integrado de Transporte", se ha definido 03 Unidades Productoras, en ciudades del ámbito de intervención de la ATU (Lima y Callao) y el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD), en capitales de departamento o provincias con más de 100,000 habitantes; las UP se listan a continuación:

- * Sistema Ferroviario Urbano: Vinculado a Sistemas de Metros, Trolebuses, Tranvías, Monorrieles; a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: $P=25$.
- * Sistema de Transporte por Corredores: Vinculado a Sistemas BRT (Bus Rapid Transit) y Bus Rapid Services (BRS); a estas inversiones se les otorgará el siguiente puntaje: $= P \times (3/5)$.
- * Sistema de Transporte por Cable: Vinculado a Sistema de Teleféricos y Funiculares; a estas inversiones se le otorgará el siguiente puntaje: $= P \times (2/5)$.

Donde:

BRT: AUTOBÚS DE TRÁNSITO RÁPIDO: Sistema de Transporte Público de alta calidad, basado en autobuses articulados con

capacidades de más de 140 pasajeros, que ofrece una movilidad urbana rápida, confortable y económica, que utiliza carriles exclusivos, paraderos cubiertos, circulación de alta velocidad y elevadas frecuencias.

BRS: AUTOBÚS DE SERVICIO RÁPIDO: Sistema de Transporte Público de alta calidad, basado en autobuses con capacidades de hasta 80 pasajeros, que ofrece una movilidad urbana rápida, confortable y económica, que no necesariamente utiliza carriles exclusivos, paraderos descubiertos, circulación de mediana velocidad y elevadas frecuencias.

TRANVIA: Sistema de Transporte de Pasajeros que circula sobre rieles, no necesariamente con vías segregadas, paraderos cerrados o abiertos.

METRO: Sistema de Transporte Masivo de Pasajeros (ferrocarril) de altas capacidades y frecuencias, con infraestructura subterránea o elevada totalmente segregada.

MONORRIEL: Sistema de Transporte Masivo de altas capacidades, trenes que se desplazan sobre estructuras elevadas en un solo riel.

NOTA: Este criterio es excluyente con el Criterio de Conectividad Física y Digital.

8	IMPACTO EN EL TRANSPORTE URBANO (Prioriza inversiones que contribuyen a solucionar el problema público del Transporte Urbano) (*)	P máximo = 25 puntos	IMPACTO EN EL TRANSPORTE URBANO	P
			La inversión corresponde a la Unidad Productora (UP) Sistema Ferroviario Urbano, de la tipología de inversión Sistema Integrado de Transporte (Vinculado a Sistemas de Metros, Trolebuses, Tranvías, Monorrieles)	P
			La inversión corresponde a la UP Sistema de Transporte por Corredores, de la tipología de inversión Sistema Integrado de Transporte (Sistemas BRT (Bus Rapid Transit) y Bus Rapid Services (BRS)).	P * (3/5)
			La inversión corresponde a la UP Sistema de Transporte por Cable, de la tipología de inversión Sistema Integrado de Transporte (Sistema de Teleféricos y Funiculares)	P * (2/5)

Fuente de Información

- Información registrada para cada inversión que forma parte de la Base de datos del Banco de Inversiones del MEF.
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible
- Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao.