

Unidad de Coordinación de Préstamos Sectoriales – UCPS

Ministerio de Economía y Finanzas – MEF

Banco Mundial

*Proyecto de Fortalecimiento de la Capacidad Institucional en el Marco de la
Descentralización Fiscal – Convenio de Préstamo N° 7255-PE*

*Componente 2.1 “Seguimiento y Evaluación de la Eficiencia, Eficacia, Economía y Calidad del
Gasto a Nivel Nacional”*

Dirección Nacional del Presupuesto Público

***CONSULTORÍA PARA EL ASESORAMIENTO Y DESARROLLO DEL PROGRAMA ESTRATÉGICO EN
EL SECTOR TRANSPORTES – ACCIDENTES DE TRANSITO***

Consultor: Juan Carlos Pasco Herrera

Contrato No. I - 089 - 0 - 7255

Entregable: 04 de 04

28 de Octubre de 2009

ÍNDICE

ÍNDICE.....	2
I. INTRODUCCIÓN	3
1.1. Objetivo	3
1.2. Metodología	3
1.2.1. Pasos seguidos para desarrollar el Modelo Lógico	3
II. Resultados y Productos del Modelo Lógico	4
2.1 Identificación de los resultados en el Modelo Lógico	4
2.2. Identificación de los Productos en el Modelo Lógico	5
2.2.1 Sobre la cadena funcional programática y los indicadores formulados para el seguimiento del resultado final, resultados intermedios e inmediatos del Modelo Lógico .5	
2.2.2 Descripción de los productos, actividades e insumos identificados	17
III. EL MODELO LÓGICO Y LA GESTIÓN DEL PROGRAMA	32
3.1. El Programa estratégico y su enfoque al 2010.....	32
3.2. Sugerencias para la gestión del Programa Estratégico	38
ANEXO 1	39

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Objetivo

El Ministerio de Economía y Finanzas –MEF- previó partir del diseño de una serie de Programas Estratégicos, los cuales articulan las distintas intervenciones del sector público con el fin de responder sinérgicamente a un problema prioritario identificado. Así, para el ejercicio fiscal del año 2008, se constituyeron cinco Programas Estratégicos piloto, a los que se suman los cuatro Programas Estratégicos a implementarse durante el ejercicio fiscal del año 2009. Adicionalmente, para el ejercicio fiscal del año 2010, se viene trabajando el diseño de nuevos Programas Estratégicos, incluyendo el referido al sector Transporte y relacionado a la condición de interés de “Accidentes de Tránsito”.

Dentro del diseño del Programa Estratégico “Accidentes de Tránsito” del sector Transporte para el ejercicio del año fiscal 2010 y considerando los diferentes formatos y etapas señaladas en la “Guía Metodológica para la Programación Presupuestaria Estratégica” este documento desarrolla el Modelo Lógico, documento final del presente Programa Estratégico.

1.2. Metodología

Conforme a las directrices propuestas por el Ministerio de Economía y Finanzas (2008), este cuarto y último documento se desarrolla dentro de la etapa de diseño en tanto se avoca al desarrollo del **Modelo Lógico** a través del cual se busca presentar esquemáticamente los productos y resultados del Programa Estratégico, basados en la condición de interés delimitada y sus relaciones causales, factores e intervenciones propuestas, identificadas en la fase de Diagnóstico¹.

1.2.1. Pasos seguidos para desarrollar el Modelo Lógico

Como bien plantea la Guía, el modelo lógico es una forma sistemática de presentar las relaciones entre insumos, acciones, productos y los resultados esperados a través de los cuales se busca generar un cambio en la condición de interés, razón de ser del presente programa estratégico.

Para lograr culminar este documento, se siguieron las etapas planteadas por la Guía, las cuales son:

- Identificación de los Resultados en el Modelo Lógico
- Identificación de los Productos en el Modelo Lógico

¹ Fase desarrollada a partir del Modelo Conceptual, Modelo Explicativo y Prescriptivo.

II. Resultados y Productos del Modelo Lógico

A continuación se presentarán los aspectos más relevantes en cuanto a resultados y productos formulados/priorizados para el programa estratégico:

2.1 Identificación de los resultados en el Modelo Lógico

Sobre la base del modelo explicativo, de los ajustes realizados a los caminos causales para un mejor desarrollo del modelo prescriptivo y el trabajo de discusión y análisis de metas y estrategias que deben ser asumidas para este programa estratégico, el equipo de consultoría y la contraparte técnica del MTC han podido formular los resultados del modelo lógico del presente programa.

Como se apreciará en la tabla 1, tenemos 3 resultados inmediatos, 3 resultados intermedios y 1 resultado final. Ello siempre vinculado a las decisiones que se fueron tomando durante el proceso de desarrollo del programa estratégico.

Tabla Nº1. Identificación de resultados en el Modelo Lógico

En quienes?	Cambio o efecto deseados	En qué?	En que tiempo?
Resultado inmediato			
Conductores de transporte público y privado ²	Reducción en 15%	En cuanto a infracciones incurridas a normas de transporte y tránsito dentro del sistema nacional de transporte terrestre	4 años
Vehículos de transporte terrestre (pasajeros y mercancías)	Aumento de 20%	En habilitaciones a empresas de transporte terrestre)	3 años
En infraestructura de transporte terrestre de la Red Vial Nacional	Aumento de 5%	De kilómetros auditados en cuanto a seguridad vial del total de la red vial nacional	4 años
Resultado intermedio			
Vehículos	Reducción en 20%	En cuanto accidentes de tránsito generados por fallas mecánicas	En 4 años
Usuarios de las vías	Reducción en 22%	En cuanto accidentes de tránsito generados por fallas humanas	En 4 años
En usuarios de las vías	Mejora de actitud en cuanto a la seguridad vial	Respeto y cumplimiento de normas de tránsito y transporte, cultura vial, entre otros	En 4 años
En infraestructura de transporte terrestre	Aumento de hallazgos	Sobre total de hallazgos identificados en auditorías a la Red	En 4 años

² Cuando se asegure la participación del Ministerio del Interior en este programa estratégico y se implemente la fiscalización a peatones en temas de seguridad vial podría pasar de Conductores a Usuarios de las vías y se debería revisar este resultado esperado.

En quienes?	Cambio o efecto deseados	En qué?	En que tiempo?
de la Red Vial Nacional	solucionados	Vial nacional	
Resultado Final			
Usuarios de las vías	Reducción en 20%	Muertos y heridos generados por accidentes de tránsito ocurridos en el sistema nacional de carreteras y vías urbanas del país ³	En 4 años

2.2. Identificación de los Productos en el Modelo Lógico

Siguiendo la línea de lo planteado por la guía, los productos que se presentan en este documento constituyen los bienes o servicios que el Estado provee o busca proveer para lograr cambios sobre los factores causales indirectos a partir de ellos afectar a toda la cadena causal.

2.2.1 Sobre la cadena funcional programática y los indicadores formulados para el seguimiento del resultado final, resultados intermedios e inmediatos del Modelo Lógico

El equipo de consultoría y los equipos técnicos del MTC y el CNSV, teniendo como insumos las intervenciones priorizadas en el modelo prescriptivo, pudo identificar una serie de productos vinculados a resultados inmediatos y elaboró una serie de indicadores a partir de los cuales se buscará hacer seguimiento al desarrollo del programa estratégico.

A continuación, en la Tabla Nº2, se presentará la Cadena Funcional Programática del programa estratégico para el 2010⁴ y posteriormente se presentarán y describirán los indicadores diseñados para medir el progreso que se tendrá en cuanto a metas vinculadas al resultado final así como los resultados intermedios e inmediatos del presente programa estratégico.

³ Es importante destacar que, con las intervenciones y productos identificados y validados, se viene buscando una reducción aproximada del 33% de la tasa de accidentes de tránsito ocurridos en el sistema nacional de carreteras en 4 años. Sin embargo esta estimación del 20% en la tasa de mortalidad y morbilidad generada por accidentes de tránsito sólo se logrará si al actual enfoque del programa, se le suman organizadamente, los esfuerzos de sectores como Salud, Interior, Educación Trabajos, Gobiernos Locales y Regionales.

⁴ La versión inicialmente planteada, como se explica en documento prescriptivo y aparece en el Anexo 1 de ese documento, incluía productos cuyo desarrollo le compete directamente a sectores de interior, trabajo, educación y salud. En ese sentido, se incluyeron buscando trabajando con los representantes de los sectores pero este proceso no pudo continuar y aún con los esfuerzos realizados y excediendo las posibilidades que como equipo de consultoría se tenían de influir en esta multiplicidad de sectores. Por ello, los productos de otros sectores que fueron incluidos en la CFP así como los productos así como otros que fueron identificados pero no priorizados en esta oportunidad quedarán como propuestas para analizar en un futuro proceso de mejora y actualización del programa estratégico.

Tabla N°2. Estructura Funcional Programática del PPE Accidentes de Tránsito⁵

Programa Estratégico Accidentes de Tránsito
Función 15 Transporte
Programa 033 Transporte Terrestre
Sub – Programa 0069 Servicios de Transporte Terrestre

Actividad / Proyecto	Componente	Finalidad / Producto	Unidad de Medida
Mejora del estado mecánico de los vehículos en circulación	Circulación de vehículos bajo estándares mínimos de estructura y mantenimiento	Control sobre transporte terrestre público de pasajeros en la red vial nacional	Vehículo intervenido
		Control sobre transporte terrestre público de mercancías en la red vial nacional	Vehículo intervenido
		Control sobre entidades autorizadas	Entidad intervenida
		Autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre nacional e internacional por carretera	Operador autorizado
Mejora en la conducta de usuarios de las vías	Fortalecimiento de la educación vial en usuarios de las vías	Regulación del marco normativo de transito y transporte	Norma aprobada
		Sistema Integrado de información sobre Seguridad Vial Terrestre	Entidad informada
		Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	Usuario sensibilizado
		Capacitación a usuarios de la vía en seguridad vial	Usuario capacitado
		Capacitación en seguridad vial a conductores sancionados con retención de licencias	Conductor capacitado
Infraestructura vial en óptimas	Adeuada planificación y	Auditoria de seguridad vial en la infraestructura existente	Kilómetro auditado
		Auditoría de seguridad vial en proyectos viales	Proyecto Auditado

⁵ La codificación que se plantea para Función, Programa, Sub Programa pertenece al sector transportes, se entiende que en cuanto a productos de los otros sectores los códigos y títulos cambian.

Actividad / Proyecto	Componente	Finalidad / Producto	Unidad de Medida
condiciones para el usuario	diseño de la infraestructura vial	Fortalecimiento de capacidades en cuanto a diseño, planificación y supervisión del desarrollo vial nacional	Persona capacitada

Buscando asegurar el seguimiento y monitoreo de avances para verificar el cumplimiento de los objetivos y condición de interés del presente programa estratégico, luego de un trabajo conjunto entre el equipo de consultoría y el equipo de trabajo del MTC y el CNSV se han identificado los siguientes indicadores y metas:

Tabla N°3. Indicadores identificados para Resultado Final, Resultados Intermedios e Inmediatos

	Indicador	UM	Línea Base	Valores a alcanzar		
				Año 1	Año 2	Año 3
Resultado final	Muertos por cada 100,000 habitantes	Habitantes	Año 2008 12	Año 2010 12	Año 2011 10	Año 2012 9
	Heridos por cada 100,000 habitantes	Habitantes	Año 2008 174	Año 2010 165	Año 2011 157	Año 2012 139
	Accidentes de Tránsito por cada 10,000 vehículos	Vehículo	Año 2007 392	Año 2010 310	Año 2011 283	Año 2012 259
	Accidentes de tránsito de vehículos que transitan en red vial nacional por cada 10,000 vehículos	Vehículo	Año 2008 9,39	Año 2010 6,78	Año 2011 6,30	Año 2012 5,85
Resultado Intermedio 1	Accidentes de Tránsito generados por fallas mecánicas por cada 10,000 vehículos	Vehículo	Año 2008 11,1	Año 2009 11,0	Año 2010 9,9	Año 2011 9
	Accidentes de tránsito generados por fallas mecánicas en vehículos que transitan en la red vial nacional por cada 10,000 vehículos	Vehículo	Año 2008 4,88	Año 2009 4,56	Año 2010 4,19	Año 2011 3,91

					Valores a alcanzar		
	Indicador	UM	Línea Base	Año 1	Año 2	Año 3	
Resultado Intermedio 2	Accidentes de Tránsito generados por fallas humanas por cada 10,000 vehículos	Vehículo	Año 2008 247,28	Año 2009 229,62	Año 2010 213,07	Año 2011 197,59	
	Accidentes de tránsito generados por fallas humanas en vehículos que transitan la red vial nacional por cada 10,000 vehículos	Vehículo	Año 2008 109,65	Año 2009 101,85	Año 2010 94,47	Año 2011 87,64	
	Cambio de actitud en cuanto a seguridad vial en usuarios de las vías	Usuario sensibilizado	Año 2010 (Por construir línea base)				
Resultado Intermedio 3	Porcentaje de Hallazgos Solucionados de las Auditorias de Seguridad Vial solucionados en la Red Vial Nacional	Hallazgos	Año 2010 (Por construir línea base)				
Resultado Inmediato 1	Número de habilitaciones otorgadas a los vehículos del transporte terrestre (carga, mercancías y pasajeros)	Vehículo certificado	Año 2008 9,299	10,000	10,500	11,000	
Resultado Inmediato 2	Tasa de infracciones incurridas por los conductores en el sistema nacional de transporte terrestre por cada 10,000 conductores hábiles	Infracción	Año 2010 (Por construir línea base)				
Resultado Inmediato 3	Porcentaje de km de la Red Vial Nacional que cuentan con Auditorias de Seguridad Vial	Kilómetros auditados	Año 2010 (Por construir línea base)				

Descripción de los indicadores de resultado final, intermedio e inmediato

Para una mejor comprensión de cada uno de los indicadores, el equipo de la consultoría y los equipos del MTC y CNSV realizaron una descripción de cada uno de los indicadores antes planteados. La estructura de esta descripción asume como variables de representación del indicador los siguientes rubros:

Definición
Valor del indicador
Justificación
Limitaciones y supuestos empleados
Precisiones técnicas
Método de Cálculo
Periodicidad de las mediciones
Fuente de datos
Base de Datos
Sintaxis
Preguntas del cuestionario

A continuación se presentarán la descripción de cada indicador del programa estratégico:

INDICADORES DE RESULTADO FINAL

Indicador de Resultado Final

Definición: Tasa de mortalidad generada por accidentes de tránsito ocurridos en el sistema nacional de carreteras y vías urbanas del país⁶

Valor del indicador: Estimar la magnitud de muertos generados por accidentes de tránsito con relación al total de habitantes del país

Justificación: En el marco del desarrollo del Programa Estratégico en el Sector Transportes – Accidentes de Tránsito se desea reducir el número de accidentes a nivel nacional, para lo que se empleará este indicador internacional.

Limitaciones y supuestos empleados: En cuanto al total de habitantes del Perú se toma el dato del Censo 2007 que plantea 28,807,034 habitantes

Precisiones técnicas: Usuarios de las vías muertos a partir de accidentes de tránsito ocurridos en el país por cada 100,000 habitantes del país

⁶ Esta tasa considera la mortalidad como la morbilidad resultante de las colisiones. En ese sentido y como se ha comentado líneas arriba, sólo podrá asegurar este indicador cuando los productos del programa estratégico concentren una intervención intersectorial y organizada sobre la condición de interés. Mientras tanto el indicador vinculado a la accidentalidad en el sistema nacional de carreteras mostrará será un indicador más cercano de avance y éxito del programa estratégico. Además sería recomendable implementarlo cuando productos como el sistema integrado de información sobre accidentes de tránsito hayan logrado estandarizar y trabajar articuladamente entorno a la toma de información sobre accidentes de tránsito.

Método de Cálculo: Número de muertos generados por accidentes de tránsito a nivel nacional / (28,807,034 /100000)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: Se ha utilizado los reportes de la Policía Nacional que tiene la OGPP/OE MTC
Base de Datos: OGPP/OE MTC
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Indicador de Resultado Final

Definición: Tasa de morbilidad generada por accidentes de tránsito ocurridos en el sistema nacional de carreteras y vías urbanas del país ⁷ .
Valor del indicador: Estimar la magnitud heridos generados por accidentes de tránsito con relación al total de habitantes del país
Justificación: En el marco del desarrollo del Programa Estratégico en el Sector Transportes – Accidentes de Tránsito se desea reducir el número de accidentes a nivel nacional, para lo que se empleará este indicador internacional.
Limitaciones y supuestos empleados: En cuanto al total de habitantes del Perú se toma el dato del Censo 2007 que plantea 28,807,034 habitantes
Precisiones técnicas: Usuarios de las vías heridos a partir de accidentes de tránsito ocurridos en el país por cada 100,000 habitantes del país
Método de Cálculo: Número de heridos generados por accidentes de tránsito a nivel nacional / (28,807,034 /100000)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: Se ha utilizado los reportes de la Policía Nacional que tiene la OGPP/OE MTC
Base de Datos: OGPP/OE MTC
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Indicador de Resultado Final (el indicador de accidentalidad país)

Definición: Tasa de accidentes de tránsito ocurridos en el sistema nacional de carreteras y vías urbanas del país.
Valor del indicador: Estimar la magnitud de accidentes de tránsito con relación al parque automotor

⁷ Esta tasa considera la mortalidad como la morbilidad resultante de las colisiones. En ese sentido y como se ha comentado líneas arriba, sólo podrá asegurar este indicador cuando los productos del programa estratégico concentren una intervención intersectorial y organizada sobre la condición de interés. Mientras tanto el indicador vinculado a la accidentalidad en el sistema nacional de carreteras mostrará será un indicador más cercano de avance y éxito del programa estratégico. Además sería recomendable implementarlo cuando productos como el sistema integrado de información sobre accidentes de tránsito hayan logrado estandarizar y trabajar articuladamente entorno a la toma de información sobre accidentes de tránsito.

Justificación: En el marco del desarrollo del Programa Estratégico en el Sector Transportes – Accidentes de Tránsito se desea reducir el número de accidentes a nivel nacional, para lo que se empleará este indicador internacional.
Limitaciones y supuestos empleados: La base de datos vinculada al Parque Automotor proviene de la información de la OGPP/OE MTC pero tiene la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja.
Precisiones técnicas: Accidentes de tránsito ocurridos en el país por cada 10,000 vehículos automotores
Método de Cálculo: Numero de Accidentes de tránsito a nivel nacional / (Parque Automotor /10000)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: Se ha utilizado los reportes de la Policía Nacional y el Parque Automotor que tiene la OGPP/OE MTC (con la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja)
Base de Datos: OGPP/OE MTC
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Indicador de Resultado Final (el indicador MTC)

Definición: Tasa de accidentes de tránsito ocurridos en la red vial nacional
Valor del indicador: Estimar la magnitud de accidentes de tránsito en la red vial nacional con relación al parque automotor
Justificación: En el marco del desarrollo del Programa Estratégico en el Sector Transportes – Accidentes de Tránsito se desea reducir el número de accidentes a nivel nacional, para lo que se empleará este indicador internacional.
Limitaciones y supuestos empleados: La base de datos vinculada al Parque Automotor proviene de la información de la OGPP/OE MTC pero tiene la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja.
Precisiones técnicas: Accidentes de tránsito ocurridos en la red vial nacional por cada 10,000 vehículos automotores
Método de Cálculo: Numero de accidentes ocurridos en la red vial nacional / (parque automotor de vehículos / 10000)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: Se ha utilizado los reportes de la Policía Nacional y el Parque Automotor que tiene la OGPP/OE MTC (con la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja)
Base de Datos: OGPP/OE MTC
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

INDICADORES DE RESULTADO INTERMEDIO

Indicador de Resultado Intermedio 1, (el indicador país)

Definición: Tasa de accidentes de tránsito ocurridos en el sistema nacional de carreteras y vías urbanas del país generados por vehículos con fallas mecánicas
Valor del indicador: Estimar la magnitud de accidentes de tránsito generados por vehículos con fallas mecánicas, con relación al parque automotor
Justificación: Este indicador permite establecer la accidentalidad por fallas mecánicas ocurridos en el sistema nacional de carreteras por cada 10,000 vehículos.
Limitaciones y supuestos empleados: La base de datos vinculada al Parque Automotor proviene de la información de la OGPP/OE MTC pero tiene la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja.
Precisiones técnicas: Accidentes de Tránsito, generados por fallas mecánicas, por cada 10,000 vehículos automotores
Método de Cálculo: Número de accidentes ocurridos en el país en el sistema nacional de carreteras y vías urbanas del país por fallas mecánicas de vehículos / (parque automotor / 10 000)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: Se ha utilizado los reportes de la Policía Nacional y el Parque Automotor que tiene la OGPP/OE MTC (con la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja)
Base de Datos: OGPP/OE MTC
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Indicador de Resultado Intermedio 1, (el indicador MTC)

Definición: Tasa de accidentes de tránsito ocurridos en la red vial nacional generados por vehículos con fallas mecánicas
Valor del indicador: Estimar la magnitud de accidentes de tránsito en la red vial nacional generados por vehículos con fallas mecánicas, con relación al parque automotor
Justificación: Este indicador permite establecer la accidentalidad por fallas mecánicas ocurridos en la red vial nacional por cada 10,000 vehículos.
Limitaciones y supuestos empleados: La base de datos vinculada al Parque Automotor proviene de la información de la OGPP/OE MTC pero tiene la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja.
Precisiones técnicas: Accidentes de Tránsito, en la red vial nacional, generados por fallas mecánicas por cada 10,000 vehículos automotores
Método de Cálculo: Numero de accidentes de tránsito ocurridos por fallas mecánicas en la red vial nacional / (parque automotor /10,000)
Periodicidad de las mediciones: Anual

Fuente de datos: Se ha utilizado los reportes de la Policía Nacional y el Parque Automotor que tiene la OGPP/OE MTC (con la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja)
Base de Datos: OGPP/OE MTC
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Indicador de Resultado Intermedio 2, (el indicador país)

Definición: Tasa de accidentes de tránsito ocurridos en el sistema nacional de carreteras y vías urbanas del país, generados por fallas humanas
Valor del indicador: Estimar la magnitud de accidentes de tránsito generados por fallas humanas en el sistema nacional de carreteras, con relación al parque automotor
Justificación: Este indicador permite establecer la accidentalidad por fallas humanas ocurridos en el sistema nacional de carreteras por cada 10,000 vehículos.
Limitaciones y supuestos empleados: La base de datos vinculada al Parque Automotor proviene de la información de la OGPP/OE MTC pero tiene la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja.
Precisiones técnicas: Accidentes de Tránsito, generados por fallas humanas, por cada 10,000 vehículos automotores
Método de Cálculo: Numero de accidentes ocurridos en el sistema nacional de carreteras y vías urbanas del país, por fallas humanas / (parque automotor / 10 000)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: Se ha utilizado los reportes de la Policía Nacional y el Parque Automotor que tiene la OGPP/OE MTC (con la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja). Además es necesario considerar que el dato que sustenta Fallas Humanas resulta de la suma de accidentes por Exceso de Velocidad, Embriaguez, Imprudencia del Conductor y Exceso de Carga extraídos de la información de la Policía Nacional del Perú
Base de Datos: OGPP/OE MTC
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Indicador de Resultado Intermedio 2, (el indicador MTC)

Definición: Tasa de accidentes de tránsito ocurridos en la red vial nacional generados por fallas humanas
Valor del indicador: Estimar la magnitud de accidentes de tránsito en la red vial nacional generados por fallas humanas, con relación al parque automotor
Justificación: Este indicador permite establecer la accidentalidad por fallas humanas ocurridos en la red vial nacional por cada 10,000 vehículos.
Limitaciones y supuestos empleados: La base de datos vinculada al Parque Automotor proviene de la información de la OGPP/OE MTC pero tiene la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja.

Precisiones técnicas: Accidentes de Tránsito, en la red vial nacional, generados por fallas humanas por cada 10,000 vehículos automotores
Método de Cálculo: Numero de accidentes de tránsito en la red vial nacional generados por fallas humanas/(parque automotor/10,000)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: Se ha utilizado los reportes de la Policía Nacional y el Parque Automotor que tiene la OGPP/OE MTC (con la limitación que no se cuenta aún con factor de corrección para vehículos menores que son dados de baja). Además es necesario considerar que el dato que sustenta Fallas Humanas resulta de la suma de accidentes por Exceso de Velocidad, Embriaguez, Imprudencia del Conductor y Exceso de Carga extraídos de la información de la Policía Nacional del Perú.
Base de Datos: OGPP/OE MTC
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Indicador de Resultado Intermedio 2, (Indicador sobre proceso de sensibilización a usuarios de las vías)

Definición: Usuarios que muestran cambio de actitud en relación a la seguridad vial
Valor del indicador: Porcentaje de cambio de actitud en cuanto a seguridad vial en usuarios de las vías
Justificación: El indicador medirá el cambio de actitud que el usuario haya adquirido luego de la aplicación o lanzamiento de una campaña de sensibilización, para lo cual se realizarán encuestas. Esta actividad está como una estrategia dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2009 DS 013-2007-MTC.
Limitaciones y supuestos empleados: Aún no existe información base para este indicador así que debe ser construida una línea de base el 2010 para comenzar a medirlo a partir del 2011.
Precisiones técnicas: Por determinar
Método de Cálculo: Se realizará una encuesta (por muestreo) a los usuarios a los que se les dirigió una campaña. Se obtendrá el porcentaje de cambio según las respuestas obtenidas en la evaluación de encuestas.
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: Encuestadoras a ser contratadas o el INEI a través de inclusión de pregunta en encuesta a hogares
Base de Datos: A construir el 2010
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Nota a considerar para mediano plazo:

Un indicador importante que debe ser implementado en el mediano plazo para este resultado intermedio es el “Número de infractores al reglamento de tránsito y/o transporte registrados por la autoridad competente por cada 10000 habitantes” cuya unidad de medida debería ser Infractor y se debería realizar una línea base para plantear luego las metas en siguientes años.

Ello no se puede plantear ahora dado que aún *no existe el sistema integrado intersectorial de toma de datos sobre accidentes de tránsito y fiscalización a usuarios de las vías* y por otra parte porque no se ha podido asegurar aún la participación activa del sector interior en este PPE –lo cual debe ser subsanado cuando este PPE cuente con el apoyo necesario de los sectores y cuente con un equipo intersectorial que afine y amplíe las propuestas que el actual PPE ha logrado identificar y proponer–.

Indicador de Resultado Intermedio 3

Definición: Tasa de hallazgos identificados en Auditorias de Seguridad Vial solucionados en la Red Vial Nacional
Valor del indicador: Conocer el avance en la implementación de las medidas correctivas derivadas de las auditorías de seguridad vial
Justificación: En el marco de la estrategia específica 10: Programa de Infraestructura Vial contenida en el Plan Nacional de Seguridad Vial aprobado mediante DS N° 013-2007-MTC. El indicador medirá el número de hallazgos solucionados del total de hallazgos encontrados en la Red Vial Nacional de todas la auditorias realizas a la red nacional vial. Se define como hallazo a cualquier factor que pudiera afectar la seguridad en la vía.
Limitaciones y supuestos empleados: Aún no existe información base para este indicador así que debe ser construida una línea de base el 2010 para comenzar a medirlo a partir del 2011.
Precisiones técnicas: Hallazgos solucionados en la red vial nacional respecto al total de hallazgos encontrados en las auditorias realizadas sobre la red vial nacional
Método de Cálculo: (Hallazgos solucionados en la red vial nacional) x 100 / (Hallazgos encontrados en las auditorias realizadas sobre la red vial nacional)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: La información del numerador corresponde a Proviñas Nacional (MTC). El denominador corresponde a las auditorias realizadas por el CNSV.
Base de Datos: A construir el 2010
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

INDICADORES DE RESULTADO INMEDIATO

Indicador de Resultado Inmediato 1

Definición: Proporción de vehículos habilitados para prestar servicio de transporte terrestre (personas y mercancías) en la red vial nacional
Valor del indicador: Estimar la magnitud del cambio del número de vehículos que son autorizados para prestar servicio de transporte terrestre en la red vial nacional, respecto al año precedente
Justificación: Se busca medir la formalización de actores relevantes del sector transportes a través de la medición del otorgamiento de derechos de operación para brindar el servicio de transporte terrestre en vías nacionales. Ello bajo los supuestos que la mayor formalización y control sobre empresas prestadoras de servicios de transporte terrestre puede incidir en una

disminución de la probabilidad de ocurrencia de incidentes/accidentes en este grupo de vehículos
Limitaciones y supuestos empleados: No se ha identificado limitación para este indicador
Precisiones técnicas:
Método de Cálculo: (Número de vehículos habilitados al cierre del año n/ número de vehículos habilitados al cierre del año n-1)*100
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: OGPP/OE MTC y DGTT
Base de Datos: OGPP/OE MTC y DGTT
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Indicador de Resultado Inmediato 2

Definición: Tasa de infracciones incurridas por los conductores en el sistema nacional de transporte terrestre.
Valor del indicador: Estimar la magnitud de infracciones impuestas por cada 10000 conductores
Justificación: Se busca aportar a un seguimiento del cambio de actitud de los usuarios de las vías (entre ellos del respeto a las normas de tránsito y transporte)
Limitaciones y supuestos empleados: Temporalmente se plantea este indicador a partir de infracciones impuestas a conductores y deberá ser complementada cuando se cuente con información relativa a infracciones de peatones (ello implicaría cambiar el denominador y cambiar el universo de conductores por el de habitantes).
Precisiones técnicas:
Método de Cálculo: Número de infracciones impuestas a conductores en el sistema nacional de transporte terrestre / (total de conductores /10,000)
Periodicidad de las mediciones: Anual
Fuente de datos: OGPP/OE MTC y DGTT
Base de Datos: OGPP/OE MTC y DGTT
Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE
Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

Nota a considerar para mediano plazo:

Un indicador que debería ser considerado en el mediano plazo para este resultado inmediato es el “Número de infracciones impuestas por cada 10000 habitantes” cuya unidad de medida debería ser Infracción y se debería realizar una línea base para plantear luego las metas en siguientes años. Ello no se puede plantear ahora dado que aún no existe este sistema integrado intersectorial de toma de datos sobre accidentes de tránsito y fiscalización a usuarios de las vías y por otra parte porque no se ha pudo asegurar aún la participación activa del sector interior en este PPE –lo cual debe ser subsanado cuando este PPE cuente con el apoyo necesario de los sectores y cuente con un equipo intersectorial que afine y amplíe las

propuestas que el actual PPE ha logrado identificar y proponer- (ello en tanto se busca implementar seguimiento desde la policía nacional a infracciones de peatones lo que permitiría tener el espectro completo de infracciones cometidas por los usuarios de las vías)

Indicador de Resultado Inmediato 3

Definición: Kilómetros de la red vial nacional auditados en cuanto a seguridad vial

Valor del indicador: Porcentaje de km de la Red Vial Nacional que cuentan con Auditorias de Seguridad Vial

Justificación: El indicador medirá el número de kilómetros de la Red Vial que cuenten con Auditorias Viales con respecto al número de kilómetros del total de la red vial nacional (Competencia del MTC). Se sumarán todas las auditorias realizadas en los últimos 10 años, por ejemplo, en el año 11 ya no se tomará en cuenta lo realizado en el año 1 y se sumará lo realizado desde el año 2 hasta el año 11, el fundamento de este procedimiento es que después de 10 años la vía ya podría ameritar una nueva auditoría de seguridad vial. Este indicador se enmarca en la estrategia de Infraestructura Vial contenida en el Plan Nacional de Seguridad Vial aprobado mediante DS N° 013-2007-MTC.

Limitaciones y supuestos empleados: No se ha identificado limitación para este indicador

Precisiones técnicas: Es un valor acumulativo

Método de Cálculo: (Sumatoria acumulativa de todos los kilómetros Auditados durante los últimos 10 años) x 100 / (Todos los kilómetros pertenecientes a la Red Vial Nacional)

Periodicidad de las mediciones: Anual

Fuente de datos: El numerador de las Auditorias de Seguridad Vial realizadas sobre la red vial Nacional será proporcionado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial y el denominador deberá ser proporcionado por la Oficina de Estadística del OGPP-MTC

Base de Datos: OGPP/OE MTC

Sintaxis: A llenar por el sector responsable del PPE

Preguntas del cuestionario: A llenar por el sector responsable del PPE

2.2.2 Descripción de los productos, actividades e insumos identificados

En la presente sección se describirán los productos identificados así como las actividades e insumos vinculados de los mismos. Es importante señalar que muchos de los productos que se plantean surgen de la adaptación de las intervenciones identificadas y priorizadas en el modelo prescriptivo. Aquellas que no hayan sido priorizadas quedan como propuestas que deben ser nuevamente revisadas en un siguiente proceso de análisis del programa estratégico⁸.

En la Tabla Nº4 se listan los 12 productos validados para este programa estratégico con sus respectivas unidades de medida y metas a conseguir en los siguientes años.

⁸ Se debe recordar que en el modelo prescriptivo se identificaron, a partir del trabajo con representantes de diversos sectores (interior, educación, trabajo y salud) y el apoyo del CNSV, otros productos relevantes para el programa estratégico. Sin embargo, como se expresó en el documento prescriptivo, no se pudo ahondar más en el tema porque los tiempos no lo permitieron y cada sector tuvo que presupuestar bajo el enfoque tradicional lo cual impidió que sean incluidos en la cadena funcional programática creada para el presente programa estratégico.

Tabla N°4. Productos del Programa Estratégico

	Productos del Modelo Lógico	UM	Metas	Año 1	Año 2	Año 3
Vinculado a Resultado Inmediato “Circulación de vehículos bajo estándares mínimos de estructura y mantenimiento”						
Producto 1	<i>Intervenciones realizadas al transporte terrestre de pasajeros en la red vial nacional</i>	Vehículo intervenido	Año 2009 676,300	Año 2010 693,194	Año 2011 710,524	Año 2012 838,764
Producto 2	<i>Intervenciones realizadas al transporte terrestre de mercancías en la red vial nacional</i>	Vehículo intervenido	Año 2009 1,323,700	Año 2010 1,806,395	Año 2011 1,851,555	Año 2012 1,897,843
Producto 3	<i>Intervenciones realizadas a entidades autorizadas por el MTC</i>	Entidad Intervenida	Año 2010 155	Año 2011 160	Año 2012 170	Año 2013 180
Producto 4	<i>Autorizaciones a operadores del transporte terrestre vigentes al cierre del año</i>	Operador Autorizado	Año 2009 9000	Año 2010 9,240	Año 2011 10,000	Año 2012 10,050
Vinculado a Resultado Inmediato “Fortalecimiento de la educación vial en usuarios de las vías”						
Producto 5	<i>Normas aprobadas (norma legal, técnica y/o administrativa) vinculadas al sistema de transporte y tránsito requeridas por los componentes del sistema de transporte terrestre (MTC, Transportistas, usuarios)</i>	Norma aprobada	Año 2010 5	Año 2011 5	Año 2012 5	Año 2012 5
Producto 6	<i>Implementación del sistema integrado de información sobre la seguridad vial</i>	Entidad Informada	Año 2010 4	Año 2011 9	Año 2012 20	Año 2013 34
Producto 7	<i>Sensibilización y rehabilitación a conductores mediante capacitaciones dentro del universo de conductores sancionados con retención de licencias</i>	Conductor capacitado	Año 2010 (Por construir línea base)			
Producto 8	<i>Campañas de Sensibilización a la comunidad sobre Seguridad y Educación Vial</i>	Usuario sensibilizado	Año 2010 10,015,000	Año 2011 10,515,000	Año 2012 11,041,000	Año 2013 11,041,000

				Valores a alcanzar		
	Productos del Modelo Lógico	UM	Metas	Año 1	Año 2	Año 3
Producto 9	<i>Capacitación a usuarios de las vías en Seguridad Vial</i>	Usuario capacitado	Año 2010 5000	Año 2011 5500	Año 2012 6000	Año 2013 7000
Vinculado a Resultado Inmediato “Infraestructura vial en óptimas condiciones para el usuario”						
Producto 10	<i>Capacitación a Especialistas Capacitados en temas de auditorías viales, planificación y seguridad vial</i>	Especialista capacitado	2010	33	90	120
Producto 11	<i>Realización de auditorías viales</i>	Kilómetro auditado	2008	190	200	210
Producto 12	<i>Realización de auditorías a proyectos de desarrollo de vías</i>	Proyecto auditado	2010	3	6	9

A continuación se detallará, por cada producto, cuales son las actividades (tareas necesarias para generar productos) e insumos (recursos físicos, humanos, financieros entre otros que permiten desarrollar las actividades)⁹.

2.2.2.1 Producto1: Intervenciones realizadas al transporte terrestre de pasajeros en la red vial nacional

Descripción: Acciones de control (supervisión y fiscalización) a agentes vinculados al servicio de transporte terrestre interprovincial de personas de ámbito nacional, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las normas reguladoras de transporte y detectar entre otros aspectos si el vehículo circula con estándares mínimos de estructura (aspectos como estructura de timón cambiado) y mantenimiento (si cuenta con revisiones técnica, revisiones periódicas, luces, cocadas del vehículo, etc). Para ello se recurre a intervenciones programadas, permanentes, inopinadas, anónimas y otras, con la participación de inspectores de transporte o representantes técnicos especializados del MTC.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades Rubros (detalle –en casos que se requieran) ¹⁰
Supervisión y Fiscalización al servicio público de transporte terrestre de personas.	<ul style="list-style-type: none"> ● Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario a personal-fiscalizadores- que forman parte de intervenciones)
Supervisión inopinada al servicio público del transporte terrestre de personas.	<ul style="list-style-type: none"> ● Vestuario, accesorios y prendas diversas (para el ejercicio de la labor de supervisión y fiscalización)
Supervisión anónima al servicio público del transporte terrestre de personas.	<ul style="list-style-type: none"> ● Pasajes y gastos de transporte y/o Viáticos y Asignaciones por comisión de servicios (dependiendo de donde se realice la intervención y los medios de transportes programados para ella)
Supervisión y Fiscalización en terminales de transporte terrestre de personas.	<ul style="list-style-type: none"> ● Alimentos y Bebidas ● Combustibles, Carburantes, Lubricantes y afines (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización) ● Repuestos y accesorios (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización) ● Servicio de acondicionamiento, mantenimiento y reparación (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización) ● Suministros médicos (dentro del rubro materia, insumo, instrumental y accesorios médicos, quirúrgicos, odontológicos y de laboratorio –vinculado a materiales de primeros auxilios, botiquín, etc. Que se portan en cada supervisión y fiscalización).

⁹ Para realizar el detalle en cuanto a actividades e insumos, para los casos de productos que ya vienen implementando el MTC, se ha tomado como base e insumo principal del análisis la información entregada por los equipos del MTC. Además se ha tratado de usar los rubros generales usados por el sistema de gestión presupuestal –texto único ordenado del clasificador de gastos–.

¹⁰ Se ha determinado que los insumos vinculados a las actividades de supervisión y fiscalización son similares y las distinciones están en temas como perfiles de competencias de fiscalizadores, tipos de herramientas usadas y aspectos vinculados con la periodicidad, cantidad y planificación que se realiza sobre las actividades.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades Rubros (detalle –en casos que se requieran) ¹⁰
	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión (gasto directo vinculado a uso de telefonía fija y telefonía para acciones de comunicación entre equipos en campo y oficina. Se puede cargar a este rubro gastos indirectos por publicidad de procesos de supervisión y fiscalización y/o publicidad que se requiera hacer para relevar la importancia de estas acciones frente a reducción de accidentes y respecto a normas de transporte) • Gastos administrativos (vinculados a trabajo de oficina previo y posterior a la intervención –útiles de oficina, papelería en general, aseo, limpieza, electricidad, iluminación y electrónica, otros)
Preparación técnica (capacitación) a equipos de Supervisión y Fiscalización en sus distintos tipos	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). • Gastos administrativos

2.2.2.2 Producto 2: *Intervenciones realizadas al transporte terrestre de mercancías en la red vial nacional*

Descripción: Acciones de control (supervisión y fiscalización) a agentes vinculados al servicio de transporte terrestre interprovincial de carga y mercancías de ámbito nacional, con la finalidad de verificar el cumplimiento de las normas reguladoras de transporte y detectar entre otros aspectos si el vehículo circula con estándares mínimos de estructura (aspectos como estructura de timón cambiado) y mantenimiento (si cuenta con revisiones técnica, revisiones periódicas, luces, cocadas del vehículo ,etc). Pararse recurre a intervenciones programadas, permanentes, inopinadas, anónimas y otras, con la participación de inspectores de transporte o representantes técnicos especializados del MTC

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades ¹¹
Supervisión y Fiscalización al servicio público de transporte terrestre de carga y mercancías.	<ul style="list-style-type: none"> • Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario a personal-fiscalizadores- que forman parte de intervenciones)
Supervisión inopinada al servicio público del transporte terrestre de carga y mercancías.	<ul style="list-style-type: none"> • Vestuario, accesorios y prendas diversas (para el ejercicio de la labor de supervisión y fiscalización) • Pasajes y gastos de transporte y/o Viáticos y Asignaciones por comisión de servicios (dependiendo de donde se realice la intervención y los medios de transportes programados para ella) • Alimentos y Bebidas

¹¹ Se ha determinado que los insumos vinculados a las actividades de supervisión y fiscalización son similares y las distinciones están en temas como perfiles de competencias de fiscalizadores, tipos de herramientas usadas y aspectos vinculados con la periodicidad, cantidad y planificación que se realiza sobre las actividades.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades ¹¹
	<ul style="list-style-type: none"> • Combustibles, Carburantes, Lubricantes y afines (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización) • Repuestos y accesorios (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización) • Servicio de acondicionamiento, mantenimiento y reparación (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización) • Suministros médicos (dentro del rubro materia, insumo, instrumental y accesorios médicos, quirúrgicos, odontológicos y de laboratorio –vinculado a materiales de primeros auxilios, botiquín, etc. Que se portan en cada supervisión y fiscalización). • Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión (gasto directo vinculado a uso de telefonía fija y telefonía para acciones de comunicación entre equipos en campo y oficina. Se puede cargar a este rubro gastos indirectos por publicidad de procesos de supervisión y fiscalización y/o publicidad que se requiera hacer para relevar la importancia de estas acciones frente a reducción de accidentes y respecto a normas de transporte) • Gastos administrativos (vinculados a trabajo de oficina previo y posterior a la intervención –útiles de oficina, papelería en general, aseo, limpieza, electricidad, iluminación y electrónica, otros)
Preparación técnica (capacitación) a equipos de Supervisión y Fiscalización en sus distintos tipos	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). • Gastos administrativos

2.2.2.3 Producto 3: *Intervenciones realizadas a entidades autorizadas por el MTC*

Descripción: Acciones de control (supervisión y fiscalización) a entidades autorizadas (certificadoras, centro de inspección técnica vehicular, talleres convertidores, centros de capacitación a conductores, a escuelas de conductores, centros médicos autorizados) vinculadas al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional, con la finalidad de cautelar el cumplimiento de la regulación existente así como el cumplimiento de las funciones sobre las que fueron autorizadas (i.e. talleres convertidores de vehículos o centros de inspección técnica vehicular aseguren que se verifique si vehículos que ingresan sean cumplen con los estándares de estructura y mantenimiento adecuados y en caso no los cumplen se planteen las medidas para que lo logren)

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades¹²
Supervisión y fiscalización a entidades certificadoras.	<ul style="list-style-type: none"> ● Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario a personal-fiscalizadores- que forman parte de intervenciones)
Supervisión y fiscalización a centro de inspección técnica vehicular	<ul style="list-style-type: none"> ● Vestuario, accesorios y prendas diversas (para el ejercicio de la labor de supervisión y fiscalización)
Supervisión y fiscalización a talleres convertidores	<ul style="list-style-type: none"> ● Pasajes y gastos de transporte y/o Viáticos y Asignaciones por comisión de servicios (dependiendo de donde se realice la intervención y los medios de transportes programados para ella)
Supervisión y fiscalización a centros de capacitación a conductores	<ul style="list-style-type: none"> ● Alimentos y Bebidas
Supervisión y fiscalización a escuelas de conductores	<ul style="list-style-type: none"> ● Combustibles, Carburantes, Lubricantes y afines (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización)
Supervisión y fiscalización a centros médicos autorizados	<ul style="list-style-type: none"> ● Repuestos y accesorios (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Servicio de acondicionamiento, mantenimiento y reparación (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Suministros médicos (dentro del rubro materia, insumo, instrumental y accesorios médicos, quirúrgicos, odontológicos y de laboratorio –vinculado a materiales de primeros auxilios, botiquín, etc. Que se portan en cada supervisión y fiscalización).
	<ul style="list-style-type: none"> ● Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión (gasto directo vinculado a uso de telefonía fija y telefonía para acciones de comunicación entre equipos en campo y oficina. Se puede cargar a este rubro gastos indirectos por publicidad de procesos de supervisión y fiscalización y/o publicidad que se requiera hacer para relevar la importancia de estas acciones frente a reducción de accidentes y respecto a normas de transporte)
	<ul style="list-style-type: none"> ● Gastos administrativos (vinculados a trabajo de oficina previo y posterior a la intervención –útiles de oficina, papelería en general, aseo, limpieza, electricidad, iluminación y electrónica, otros)
Preparación técnica a equipos de Supervisión y Fiscalización en sus distintos tipos	<ul style="list-style-type: none"> ● Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-).
	<ul style="list-style-type: none"> ● Gastos administrativos

¹² Este costeo puede variar si se opta por la tercerización de este tipo de supervisión. Si se opta por esa posibilidad quedarían como insumos los rubros Servicios Profesionales y técnicos más Contratos administrativo de servicios (prestados por personas naturales y/o jurídicas) y Gastos administrativos en que se incurren.

2.2.2.4 Producto 4: Autorizaciones a operadores del transporte terrestre vigentes al cierre del año (para prestar servicios de transporte terrestre nacional e internacional)

Descripción: Este producto busca formalizar el servicio del transporte terrestre en el ámbito nacional mediante autorizaciones, y/o habilitaciones de operación de transportistas, vehículos, conductores, terminales terrestres y/o estaciones de ruta, debidamente otorgados en estricto cumplimiento de la normatividad vigente. Ello se plantea bajo la necesidad de reducir el nivel de informalidad existente y con ello se busca tomar mayor control sobre los tipos y características de vehículos que prestarán transporte terrestre (pasajeros y mercancías) en tanto tienen para recibir las autorizaciones y habilitaciones deben las empresas y vehículos deben cumplir requisitos como empresas y de estructura del vehículo.

Indirectamente se busca reducir alguna tendencia hacia la prevalencia del beneficio frente a la seguridad (en tanto una vez formalizados, el incurrir en falta en cuanto a normas laborales como de transporte y tránsito puede generarles multas y hasta perder su autorización lo cual se convierte en un desincentivo para hacerlo)

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades ¹³
Evaluaciones y propuestas de Autorizaciones a transportistas para los servicios de transporte terrestre nacional e internacional por carretera	<ul style="list-style-type: none"> ● Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario de profesionales encargados de estas actividades) ● Pasajes y gastos de transporte y/o Viáticos y Asignaciones por comisión de servicios (para sub actividades de verificación de información entregada por transportistas y/o para caso de terminales terrestres) ● Alimentos y Bebidas (para sub actividades que requieran acciones de verificación) ● Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión (gasto directo vinculado a uso de telefonía fija y telefonía para acciones de comunicación entre equipos en campo y oficina.) ● Gastos administrativos (vinculados a trabajo de oficina previo y posterior a la intervención –útiles de oficina, papelería en general, aseo, limpieza, electricidad, iluminación y electrónica, otros)
Evaluaciones y propuestas de Habilitación de vehículos para el servicio de transporte terrestre nacional e internacional por carretera	
Evaluaciones y propuestas de Habilitación de conductores para el servicio de transporte terrestre nacional e internacional por carretera	
Evaluaciones y propuestas de Habilitación de terminales terrestres para el servicio de transporte terrestre nacional e internacional por carretera	
Evaluaciones y propuestas de Habilitación de estaciones de ruta para el servicio de transporte terrestre nacional e internacional por carretera	

¹³ Se ha determinado que los insumos vinculados a las actividades de evaluación y autorización/habilitación son similares y las distinciones están en temas como perfiles de competencias de profesionales que asumen esas actividades así como los propios procesos internos que se siguen para conseguir la habilitación o autorización o por el volumen de carga de los profesionales y planificación que se realiza sobre las actividades.

2.2.2.5 Producto 5: Normas aprobadas (norma legal, técnica y/o administrativa) vinculadas al sistema de transporte y tránsito requeridas por los componentes del sistema de transporte terrestre (MTC, Transportistas, usuarios)

Descripción: Establecer un marco normativo articulado y unificado, que permita identificar los vacíos y sobre posiciones entre las normas emitidas por los sectores vinculados a la seguridad vial. Por otra parte, se incluyan/refuerzen enfoques sobre normas relevantes que tienen sustento técnico internacional identificables y de esa manera generar un cambio en la conducta de los usuarios de las vías lo que a su vez incidirá sobre el resultado final del programa estratégico.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades
Emisión y aprobación de normas legales	<ul style="list-style-type: none"> Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario de profesionales encargados de estas actividades)
Emisión y aprobación de técnicas vinculadas a seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> Pasajes y gastos de transporte y/o Viáticos y Asignaciones por comisión de servicios (para sub actividades de verificación de información entregada por transportistas y/o para caso de terminales terrestres)
Emisión y aprobación de normas administrativas que optimicen procesos vinculados a productos de programa estratégico o de seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> Alimentos y Bebidas (para sub actividades que requieran acciones de verificación) Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión (gasto directo vinculado a uso de telefonía fija y telefonía para acciones de comunicación entre equipos en campo y oficina.)
Evaluación permanente sobre normatividad emitida	<ul style="list-style-type: none"> Servicios Profesionales y Técnicos (por Servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas naturales o jurídicas, sea por Practicantes, secigristas y símiles) Gastos administrativos (vinculados a trabajo de oficina previo y posterior a la intervención –útiles de oficina, papelería en general, aseo, limpieza, electricidad, iluminación y electrónica, otros)
Capacitación a profesionales que intervienen en emisión y aprobación de normas vinculadas al sistema de transporte y tránsito	<ul style="list-style-type: none"> Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). Gastos administrativos

2.2.2.6 Producto 6: *Implementación del sistema integrado de información sobre la seguridad vial*

Descripción: Contar con un centro de información intersectorial que estandarice procesos, formatos y criterios de toma de datos vinculados a accidentes de tránsito (en temas de ocurrencia, tipo, incidencia sobre mortalidad y/o morbilidad, etc) y a infracciones de tránsito cometidas por usuarios de las vías (en temas como motivos, datos personales del infractor, donde se cometió, etc.). Toda esta información es generada por las instancias dependiendo de su participación (i.e. sin buscar conceptualizar el sistema se conoce que policía nacional toma data de accidentes, el Ministerio de Salud o Essalud y clínicas privadas toman datos sobre condición final de usuarios afectados, Fiscalía toma datos como parte de sus procesos en casos de defunciones, etc. pero toda esta información no está ni estandarizada –en cuanto a formatos o criterios- ni vinculados unos con otros). Además se busca generar acceso rápido, eficiente y eficaz a la información vinculada a la infraccionalidad y accidentalidad de los usuarios de las vías (conductores y peatones) con la finalidad de fortalecer la educación vial, mejorar la toma de decisiones y aportar al monitoreo de políticas públicas en las entidades vinculadas a la seguridad vial, mediante un sistema integrado y articulado de información entre las instituciones interrelacionadas.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades ¹⁴
Implementación de un sistema unificado de información sobre infracciones de tránsito a nivel nacional	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y similares desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-).
Implementación de un sistema unificado de información sobre accidentes de tránsito a nivel nacional	<ul style="list-style-type: none"> • Adquisición de Vehículos, maquinarias y otros (Equipos informáticos y de comunicaciones) • Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión • Gastos administrativos
Capacitación a Policía Nacional sobre estándares para toma de datos de accidentes	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y similares desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). Esto tanto para el diseño de materiales de capacitación como para llevar adelante los procesos de capacitación.
Capacitación a usuarios en las instituciones corresponsables de los sistemas de información	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de publicidad, impresiones, difusión e imagen institucional (servicio de impresiones, encuadernación y empastado) • Gastos administrativos

¹⁴ Para este documento las actividades e insumos que se desarrollan se plantean para la etapa de diseño e implementación de los sistemas (con sus implicancias en optimización y estandarización de procesos y formatos, definiciones en cuanto a diseños informáticos, soportes de hardware y software, conectividad, capacitaciones, cambios normativos, etc.). Se entiende que una vez que se cuente con el sistema integrado operando las actividades e insumos se vincularán al Seguimiento, Monitoreo y Evaluación de la información; al mantenimiento y optimización del sistema y a las actividades de difusión de la información entre instancias vinculadas (y respuesta a requerimientos de información de distintos actores del sector público y privado).

2.2.2.7 Producto 7: Sensibilización y rehabilitación a conductores mediante capacitaciones dentro del universo de conductores sancionados con retención de licencias

Descripción: Sensibilizar y concientizar a los conductores sancionados, con la finalidad de fortalecer la educación vial, mediante capacitaciones permanentes. Con ello se busca generar un cambio en este grupo de usuarios de las vías y de esta manera incidir en reducción de accidentes generados por fallas humanas y consecuentemente una reducción de la accidentalidad país.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades
Preparación de malla curricular / temas sobre los que se dictarán cursos de capacitación.	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). Esto tanto para el diseño de materiales de capacitación como para llevar adelante los procesos de capacitación.
Dictado de cursos de capacitación vial a Conductores Sancionados con retención de licencia de conducir	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de publicidad, impresiones, difusión e imagen institucional (por servicio de impresiones, encuadernación y empastado además de servicios de publicidad) • Gastos administrativos

2.2.2.8 Producto 8: Campañas de Sensibilización a la comunidad sobre Seguridad y Educación Vial

Descripción: Este producto, forma parte de una de las intervenciones claramente identificadas internacionalmente como generadoras de impacto en temas de seguridad vial. En ese sentido, a través de campañas de comunicación focalizadas y desarrolladas sobre temas de seguridad vial busca generar una toma de conciencia y cambio de conducta de los usuarios de las vías.

La audiencia total estará representada por la suma de las audiencias obtenidas por los medios utilizados por la campaña: Televisión, Radio, Vía pública, BTL, medios alternativos, etc. Se llama GRP's o Gross Rating Points en planificación publicitaria de medios y audiencias, en inglés, a la unidad de medida utilizada para contabilizar el número de audiencia de una pauta publicitaria -en cualquier soporte- por cada 100,000 personas de la población considerada target o público objetivo. Los GRP's indican la presión que ejerce la campaña publicitaria, pero no miden la concentración o dispersión de la misma. Esta medida es un término bruto expresado en porcentaje.

Además forma parte de la estrategia específica dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2009 - DS 013-2007-MTC.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades
Campaña de comunicación en medios masivos para peatones	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). Esto por el diseño de contenidos de la campaña por tipo de usuario de las vías y medios de comunicación sobre los que se difundirá.
Campaña de comunicación en medios masivos para conductores que brindan servicios de transporte	

Campaña de comunicación en medios masivos para conductores particulares	<ul style="list-style-type: none"> Servicio de publicidad, impresiones, difusión e imagen institucional. Gastos administrativos
Campaña de comunicación en medios masivos para jóvenes conductores	
Encuestas de medición de resultados	<ul style="list-style-type: none"> Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). En tanto se tiene planteado el contratar una empresa encuestadora con experiencia en medición de audiencia de medios de comunicación para que realice la evaluación de puntos de impacto de los mensajes emitidos.

2.2.2.9 Producto 9: *Capacitación a usuarios de las vías en Seguridad Vial*¹⁵

Descripción: Capacitar a los Conductores para que estos conozcan mejor la normativa, reglas de tránsito, formas correctas de actuar cuando manejan, etc.; de modo que se reduzca los accidentes ocasionados por conductores que den el servicio público de transportes. Se va medir a la capacitación por año del total de conductores del servicio público.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades
Charlas a conductores de servicios de transporte	<ul style="list-style-type: none"> Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario de profesionales encargados de estas actividades) Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). Esto tanto para el diseño de materiales de capacitación a ser usados en las charlas como para llevar adelante los procesos de capacitación. Servicio de publicidad, impresiones, difusión e imagen institucional. Gastos administrativos

2.2.2.10 Producto 10: *Capacitación a Especialistas Capacitados en temas de auditorías viales, planificación y seguridad vial*

Descripción: Capacitar a Especialistas que luego puedan replicar los conocimientos adquiridos y ayudar a mejorar los conocimientos de los profesionales en seguridad vial. El indicador medirá las personas capacitadas. Se espera que mínimo cada especialista capacitado pueda en el año siguiente capacitar a 30 personas o más sobre el tema. Todo ello buscando fortalecer las capacidades de funcionarios públicos vinculados al diseño, planificación y supervisión del desarrollo vial del país.

¹⁵ Para el presente documento este producto se enfoca a conductores de servicio de transporte de pasajeros en tanto se hicieron las coordinaciones con el CNSV.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades
Capacitación en Diseño y Supervisión de vías	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de capacitación y perfeccionamiento (realizados por personas naturales o jurídicas). Esto tanto para el diseño de materiales de capacitación a ser usados y al desarrollo de los procesos de capacitación propiamente dichos. • Formación y Capacitación (Gastos por la contratación de personal). En casos que la capacitación no sea enfocada como "in house" sino que se designen profesionales para que en instituciones nacionales o internacionales se capaciten. • Pasajes y gastos de transporte, Viáticos y Asignaciones por comisión de servicios • Gastos administrativos
Replica de proceso de capacitación a nivel de instituciones relacionadas a la seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> • Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario de profesionales encargados de estas actividades) Vinculado al funcionario que fue capacitado en temas de seguridad vial y que dedicará tiempo al diseño de la réplica del proceso de capacitación a nivel de funcionarios de su institución que sean designados para llevar estas réplicas. • Servicio de publicidad, impresiones, difusión e imagen institucional (por servicio de impresiones, encuadernación y empastado además de servicios de publicidad) • Gastos administrativos

2.2.2.11 Producto 11: Realización de auditorías viales

Descripción: Este producto busca realizar sobre un proyecto vial, o de tránsito existente o de cualquier proyecto que tenga influencia sobre una vía, en donde un equipo de profesionales calificado e independiente informa sobre el riesgo de ocurrencia de accidentes y del comportamiento del proyecto desde la perspectiva de la seguridad vial.
La auditoría en Seguridad Vial busca además reducir la gravedad de los accidentes de tránsito, reducir los costos (sean costos de accidentes, interrupciones al tránsito y costo de lesiones); asimismo incrementa la importancia de la correcta planificación para la prevención en la mente de los implicados del diseño, construcción y mantenimiento de corredores viales.

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades
Auditoria de seguridad vial en la infraestructura existente y desarrollo de informes de Auditorias Viales (Reporte de hallazgos y Recomendaciones)	<ul style="list-style-type: none"> • Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario de profesionales encargados de estas actividades) • Vestuario, accesorios y prendas diversas (para el ejercicio de la labor de supervisión y fiscalización) • Pasajes y gastos de transporte y/o Viáticos y Asignaciones por comisión de servicios • Alimentos y Bebidas • Combustibles, Carburantes, Lubricantes y afines (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización)

	<ul style="list-style-type: none"> • Repuestos y accesorios (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización) • Servicio de acondicionamiento, mantenimiento y reparación (de vehículos de transporte del MTC que se utilizan durante supervisión y fiscalización) • Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión (gasto directo vinculado a uso de telefonía fija y telefonía para acciones de comunicación entre equipos en campo y oficina) • Gastos administrativos
Seguimiento a las recomendaciones y hallazgos planteados (buscando sean subsanados por la instancia correspondiente)	<ul style="list-style-type: none"> • Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario a personal-fiscalizadores- que forman parte de intervenciones) • Pasajes y gastos de transporte y/o Viáticos y Asignaciones por comisión de servicios (vinculados a acciones de seguimiento y visita en campo planificadas para revisión de avances sobre hallazgos y recomendaciones planteadas por Auditorías, luego de un tiempo previamente pactado para ser subsanado) • Servicios básicos, comunicaciones, publicidad y difusión (gasto directo vinculado a uso de telefonía fija y telefonía para acciones de comunicación entre equipos en campo y oficina) • Gastos administrativos

2.2.2.12 Producto 12: Realización de auditorías a proyectos de desarrollo de vías

Descripción:

Las auditorías en Seguridad vial sobre proyectos en desarrollo se pueden realizar en distintas fases del proyecto (sean estudios de Factibilidad, proyecto de Diseño, diseño detallado o proyectos en fase de implementación). Este tipo de auditorías se desarrollan porque pueden convertirse en una herramienta eficiente de acción sobre seguridad vial en tanto identifica posibles problemas en estructura y diseño de futuras vías que podrían incidir en la generación de accidentes (*"Es más fácil borrar la línea en un plano que hacer una modificación cuando la vía está construida-Dourthé y Salamanca-*)

Actividades vinculadas al Producto	Insumos vinculados a las actividades
Elaboración y capacitación en cuanto a Guía de Auditoria Vial para planificadores y proyectistas viales	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y similares desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). Esto tanto para el diseño de materiales de capacitación como para llevar adelante los procesos de capacitación. • Servicio de publicidad, impresiones, difusión e imagen institucional (por servicio de impresiones, encuadernación y empastado de las guías) • Gastos administrativos
Auditoria de seguridad vial a proyectos de desarrollo de	<ul style="list-style-type: none"> • Pago a Personal y Obligaciones Sociales (Pago de Sueldo o Salario a personal que se encargará del seguimiento y

vías y elaboración de informes de Auditorias Viales (Reporte de hallazgos y Recomendaciones)	<p>monitoreo de las auditorias)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicios Profesionales y Técnicos (específicamente servicios de consultorías, asesorías y símiles desarrollados por personas jurídicas –incluye capacitación, procesamiento de datos entre otros-). Esto tanto se considera la posibilidad de contratar especialistas que se encarguen de evaluar los proyectos viales • Gastos administrativos
--	---

III. EL MODELO LÓGICO Y LA GESTIÓN DEL PROGRAMA

3.1. El Programa estratégico y su enfoque al 2010

Se debe entender al presente modelo lógico el hito final del proceso de desarrollo al que se ha llegado durante el desarrollo del enfoque estratégico que busca generar un cambio en la condición de interés que se le asignó al sector Transporte vinculada a un problema país tan sensible como el de “Accidentes de Tránsito”.

Cabe recordar que según la Organización Mundial de la Salud (2004), un accidente de tránsito consiste en una “colisión en la que participa al menos un vehículo en movimiento por un camino público o privado y que deja al menos una persona herida o muerta”. Ello en algunas definiciones como la normativa peruana se entiende de forma aún más amplia en tanto se plantea como “evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”¹⁶.

Como se pudo mostrar en el documento del modelo conceptual, los accidentes de tránsito en el Perú afligen a un número sumamente elevado de personas en el territorio. Así por ejemplo, entre el año 1980 y el año 2007, 786,534 personas se han visto afectadas por los accidentes de tránsito a nivel nacional. Ello ha implicado un promedio de 25,169 heridos y 2,921 muertos por cada año.

Total de Afectados por Accidentes de Tránsito (1980-2007)

Periodo	Afectados por accidentes de transito		
	Heridos	Muertos	Total Afectados
1980 - 2007	704,740	81,794	786,534
Promedio por año	25,169	2,921	28,090

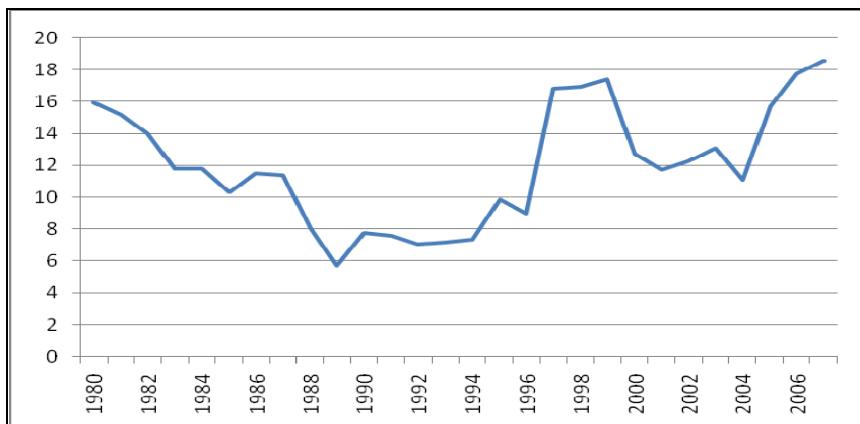
Fuente: Ministerio del Interior - PNP - Dirección de Planificación - División de Estadística; MTC-OGPP -Dirección de Información de Gestión.

Elaboración: CIDATT

Y si bien se presume que tal data se encuentra firmemente influenciada por el crecimiento demográfico del Perú, aún al analizar el número de afectados en función de la población, es posible identificar cierto incremento. En ese sentido, a pesar de haberse reducido la tasa de afectación entre 1980 y 1989 en 64,3%, entre ese año y el 2007, se incrementó en 326,1%.

¹⁶ Es también entendido como Evento súbito, involuntario e imprevisible que causa daño a personas, a la propiedad y/o al ambiente.

Total de Afectados por cada diez mil habitantes

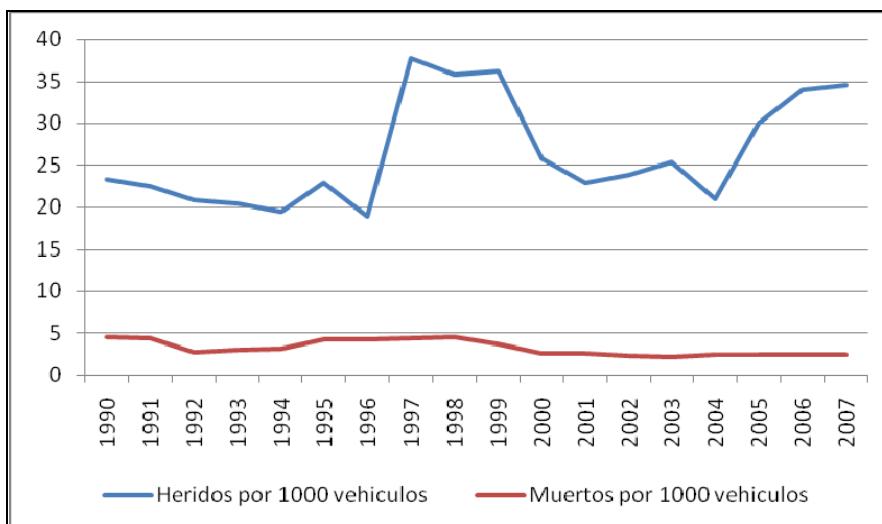


Fuente: Ministerio del Interior - PNP - Dirección de Planificación - División de Estadística; MTC-OGPP -Dirección de Información de Gestión.

Elaboración: CIDATT

La misma tendencia es replicable al comparar el número de afectados por cada mil vehículos. Entre 1990 y el 2007, la tasa de afectación creció en un 33%, principalmente impulsada por el incremento del número de heridos por cada mil vehículos (48.4%).

Total de Afectados por cada mil vehículos

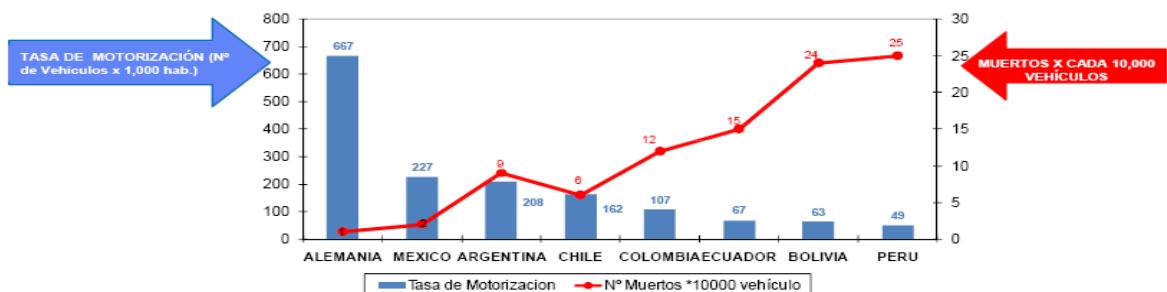


Fuente: Ministerio del Interior - PNP - Sección Estadística de la DIPRACT - División de Estadística; MTC-OGPP -Dirección de Información de Gestión.

Elaboración: CIDATT

También se hizo ver que, al comparar la situación del Perú con otros países de América Latina y Europa, el Perú tiene una baja tasa de motorización, pero el número de muertos por 10,000 vehículos es sumamente alto. Por ejemplo, para el año 2006, a pesar de que el Perú mantenía un número de vehículos en función de los habitantes inferior al de Alemania, México, Argentina, Chile, Ecuador, Colombia y Bolivia, el número de muertos por cada 10,000 vehículos fue exponencialmente superior.

Relación Comparativa de la tasa de motorización y muertes por cada 10,000 vehículos del Perú con algunos países al 2006



Fuente: CIDATT (2008)

Por otra parte, durante el desarrollo del presente programa estratégico, se ha tenido en cuenta el enfoque de colisiones pero se ha tratado tomar acción sobre el mayor riesgo vinculado que como país se tiene, es decir, los eventos en que algún medio de transporte terrestre se estrella, teniendo como consecuencia la vulneración de la salud o la vida de al menos una persona.

En esa línea, desde un inicio se entendió esta condición y mejora desde la multiplicidad de actores e intervenciones. En esa línea, como se fue haciendo saber, el mayor desarrollo y avance se logró en las intervenciones y productos vinculados al sector Transporte en tanto desde el inicio se pudo trabajar conjuntamente con ellos (de allí que el enfoque del modelo lógico para el año 2010 ha podido profundizar en productos vinculados principalmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones –MTC- y los del Consejo Nacional de Seguridad Vial –CNSV-) ¹⁷.

Ello no quita que se llevaron adelante esfuerzos para ampliar el espectro de acción articulada entre sectores y allí se debe destacar nuevamente el apoyo recibido del Consejo Nacional de Seguridad Vial, que además de participar y aportar durante todo el proceso de desarrollo del programa estratégico, sirvió de nexo entre el equipo de la consultoría y representantes de los sectores Interior, Educación, Trabajo y Salud con los que se pudo identificar y validar algunos productos y con ello se logró que este PPE tenga aún mayor validez y mayor probabilidad de ser aplicada en este 2010 y mejorado en los siguientes años ¹⁸.

En ese sentido, como se señaló en el documento del modelo prescriptivo, aún con todo el esfuerzo realizado, en tanto cuando se estuvo en condición de identificar estos productos, estos sectores se encontraban desarrollado su proceso presupuestario para el 2010 ya estaba por culminar y por tanto estos productos identificados no pudieron ser direccionados dentro

¹⁷ Ver la gráfica “El Modelo Lógico y las intervenciones del programa estratégico al 2010” en la página 36

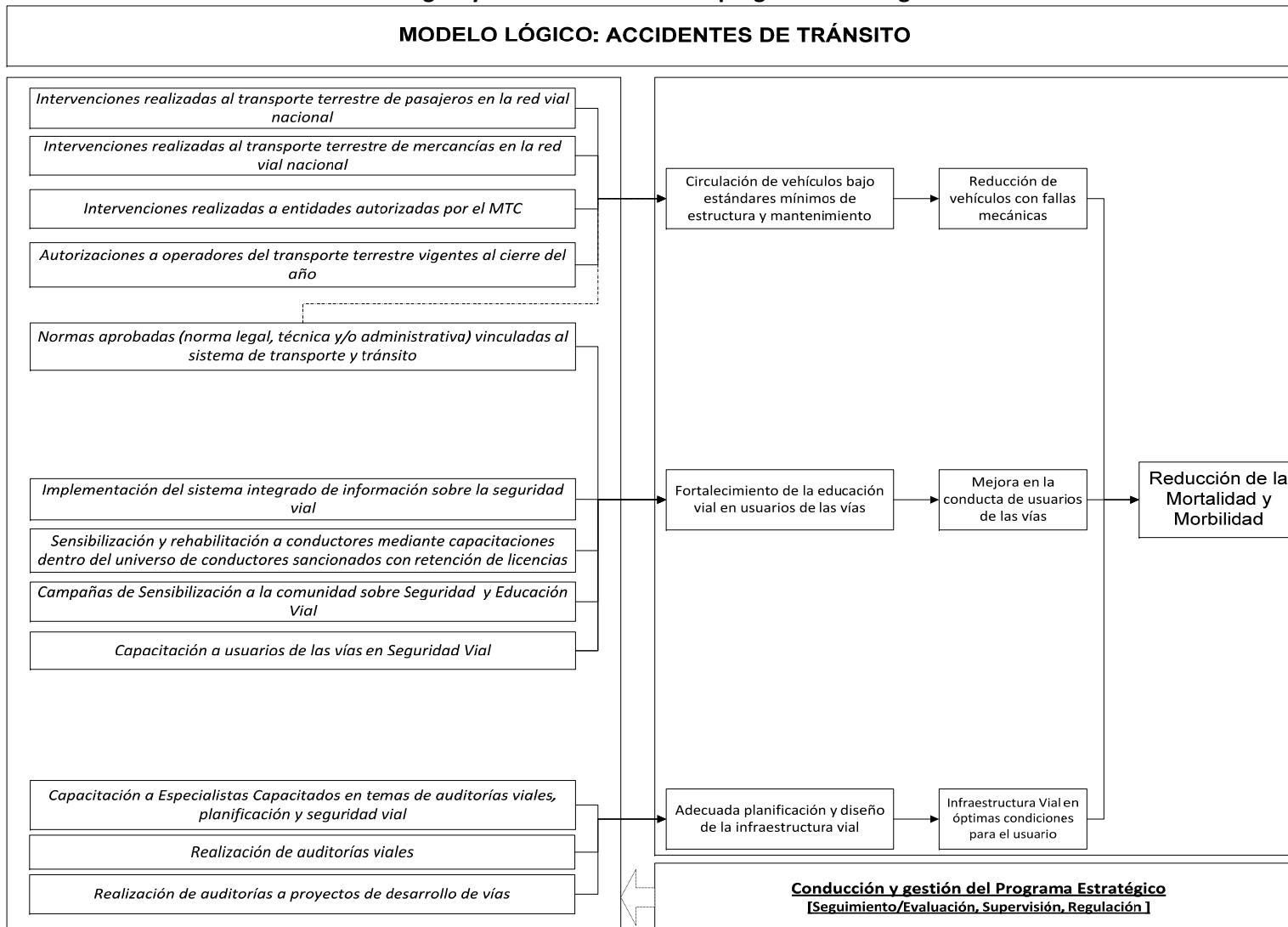
¹⁸ También es importante señalar que existen esfuerzos ya implementados por otros sectores como el ESNAT impulsado por el Sector Salud que buscan incidir en la reducción de mortalidad y morbilidad y que desarrolla diversos productos (algunos que ya se implementarían a través del programa estratégico y otros que deben ser analizados en siguiente un nuevo proceso de programación estratégica para ser incluidos). Mayor información en http://www.minsa.gob.pe/portada/est_san/accidentes.htm

del enfoque de la programación presupuestaria estratégica para el 2010 y/o bien fueron cargados en los presupuestos generales de los sectores o simplemente no se les pudo asignar su contraparte presupuestaria. Aún así estos productos se plantean como parte del “Modelo Lógico del programa estratégico más allá del 2010” que se presenta más adelante.

Por ello se recomienda que los desarrollos generados y planteados para este programa estratégico sean posteriormente ampliados y mejorados en un nuevo ciclo de planificación estratégica complementaria donde todos los actores relevantes a la condición de interés, de forma conjunta, amplíen el enfoque actual y las formas de intervención que permitan incidir indefectiblemente sobre la mortalidad y morbilidad generada por los accidentes de tránsito¹⁹.

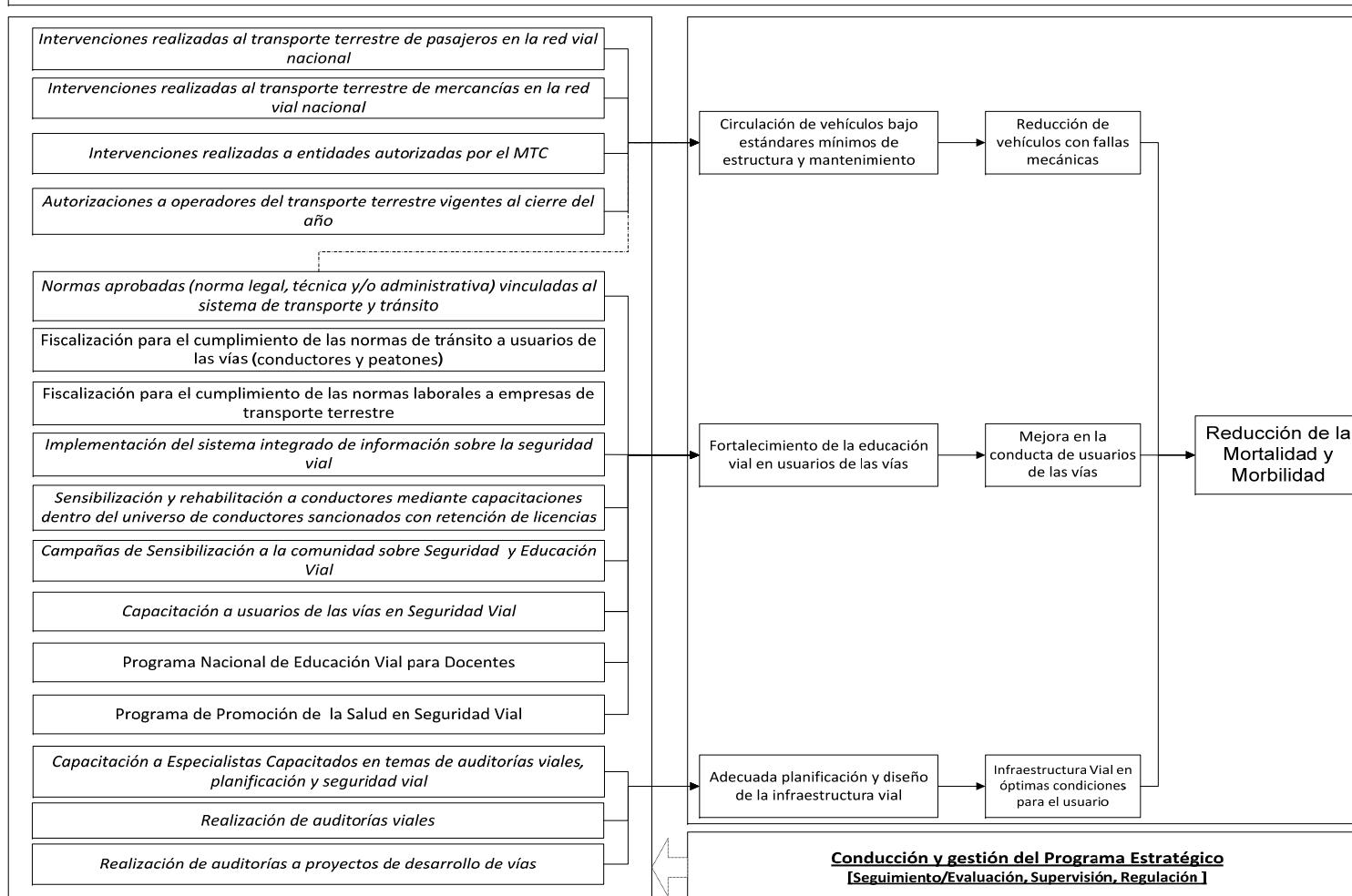
¹⁹ Mientras tanto con toda certeza se influirá directamente en la reducción de la accidentalidad en cuanto a transporte terrestre y con ello al proceso de reducción de mortalidad y morbilidad generada por accidentes.

El Modelo Lógico y las intervenciones del programa estratégico al 2010



El Modelo Lógico del programa estratégico más allá del 2010

MODELO LÓGICO: ACCIDENTES DE TRÁNSITO



3.2. Sugerencias para la gestión del Programa Estratégico

El equipo de consultoría externa, a partir de la experiencia y las percepciones generadas durante el desarrollo de la presente consultoría, considera que el presente programa estratégico requiere a un equipo que asuma e impulse un trabajo intersectorial y lleve adelante el seguimiento y monitoreo que permita además sugerir y tomar acciones sobre en intervenciones de diferentes sectores vinculadas al programa.

Por ello, considera que podría asumir el liderazgo del programa estratégico es el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), instancia que ha participado en todo el desarrollo del programa y cuya razón de ser está vinculada específicamente a la condición de interés del presente programa.

Esta propuesta además se realiza porque el CNSV fue creado como una instancia intersectorial que tome decisiones sobre la Seguridad Vial (y por tanto es primordial las intervenciones que como país necesitamos para reducir los accidentes de tránsito y sus efectos) y esta integrado por un representante de las siguientes entidades: Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Ministerio de Educación; Ministerio de Salud, Ministerio Interior, Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, Municipalidad de Lima, Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT, Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI y El Director General de Transporte Terrestre²⁰.

Es el CNSV, el que apoyado por los especialistas del MEF, el equipo del MTC que han apoyado todo el desarrollo de la consultoría y los especialistas que se sumen del resto de sectores que podría retomar el desarrollo del programa y desde el inicio buscar un trabajo intersectorial donde se logren propuestas país sobre nuestra condición de interés y que además logren optimizar recursos, reducir duplicidad de esfuerzos e impulsar, por citar un ejemplo, un desarrollo conjunto en aspectos como la transparencia y calidad en la toma información vinculada a accidentes de tránsito.

²⁰ El CNSV fue creado por Decreto Supremo N°010-96-MTC (este decreto supremo ha sido modificado posteriormente por los Decretos Supremos 024-2001-MTC y 027-2002-MTC y el Decreto Supremo 023-2008-MTC).

ANEXO 1

GLOSARIO DE TERMINOS USADOS EN LAS NORMATIVA PERUANA²¹

1. **Accidente de tránsito:** Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos. Es también entendido como Evento súbito, involuntario e imprevisible que causa daño a personas, a la propiedad y/o al ambiente.
2. **Acción de Control:** Intervención que realiza la autoridad competente, a través de sus inspectores de transporte terrestre o a través de entidades certificadoras, que tiene por objeto verificar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento, normas complementarias, resoluciones de autorización y condiciones de servicios prestado.
3. **Acera:** Parte de la vía, destinada al uso de peatones (Vereda).
4. **Acta de Control:** Documento levantado por el inspector de transporte y/o por entidad certificadora, en la que hace constar los resultados de la acción de control.
5. **Adelantar:** Maniobra mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro que lo antecede, utilizando el carril de la izquierda a su posición, salvo excepciones.
6. **AFOCAT:** Asociación de fondos contra accidentes de transito
7. **Agencia de Transporte de Mercancías:** Persona jurídica que actúa como intermediario comisionista, que se obliga a transportar mercancías que le son entregadas por un generador de carga, cumpliendo con dicha obligación mediante la contratación de un transportista que cuenta autorización para realizar el servicio de transporte público de mercancías.
Para efectos de los derechos y obligaciones establecidos en el presente Reglamento, la agencia de transportes de Mercancías asume las responsabilidades de transportista frente al generador de carga y al mismo tiempo asume las responsabilidades de transportista del generador de carga frente al transportista que contrata.
8. **Agujero para hombres (manhole):** Acceso para ingreso a un tanque o cisterna.
9. **Alcoholemia:** Examen o prueba para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona. (Dosaje etílico).
10. **Área de estacionamiento:** Lugar destinado para el estacionamiento de vehículos.
11. **Automóvil Colectivo:** Vehículo automotor de la categoría M2 de la clasificación vehicular establecida en el RNV que se encuentra habilitado para realizar el servicio de transporte de personas de ámbito regional.
12. **Autopista:** Carretera de tránsito rápido sin intersecciones y con control total de accesos.
13. **Autorización:** Acto administrativo mediante el cual la autoridad competente autoriza a prestar servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto a una persona natural o jurídica, según corresponda.

²¹ Esta sección desarrolla términos que se consideran de utilidad para saber interpretar variables usadas en el desarrollo de los indicadores y para entender mejor algunos temas planteados en los documentos del presente PPE. Buena parte de estos términos han sido extraídos de D.S. Nº 017-2009-MTC, D.S. Nº 016-2009-MTC, D.S. Nº 021-2008-MTC y D.S. Nº 058-2003-MTC.

14. **Berma:** Parte de una carretera o camino contigua a la calzada, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención de vehículos en emergencia y circulación de peatones (Banquina).
15. **Bultos:** Todo envase o embalaje con materiales y/o residuos peligrosos adecuadamente acondicionados para su transporte terrestre.
16. **Calidad del servicio:** Conjunto de características y cualidades mínimas en la prestación del servicio de transporte terrestre consistente en la existencia de condiciones de puntualidad, salubridad, higiene, comodidad y otras que procuren la satisfacción de las exigencias del usuario.
17. **Calzada:** Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.
18. **Camino:** Vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones, y animales.
19. **Camión:** Vehículo automotor de la categoría N, destinado exclusivamente para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular mayor o igual a 4,000 kg. Puede incluir una carrocería o estructura portante.
20. **Caravana:** Conjunto de vehículos que circulan en fila por la calzada (Convoy).
21. **Carretera:** Vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales.
22. **Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.
23. **CAT:** Certificado contra accidentes de transito
24. **Centro de Inspección Técnica Vehicular:** Entidad que cuenta con autorización vigente para realizar inspecciones técnicas vehiculares (ITV) de acuerdo a lo previsto en la norma de la materia
25. **Certificado de Habilitación Técnica de Terminales Terrestres, Estaciones de Ruta:** Documento que emite la autoridad competente de transporte para acreditar que el material terrestre o estación de ruta cumple con los requisitos y condiciones técnicas establecidas en el presente reglamento.
26. **Certificado de Inspección Técnica Vehicular:** Documento que emite un CITV, que se emite conforme a la normatividad de la materia y el presente Reglamento y que acredita según corresponda que:
 - ✓ El vehículo ha sido originalmente diseñado y/o fabricado para el transporte de personas o mercancías.
 - ✓ Las modificaciones autorizadas, en el caso de transporte de mercancías y el transporte mixto, han sido efectuadas técnicamente y por tanto es admisible su circulación en la red nacional.
27. **Ciclomotor:** Vehículo de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.
28. **Cinturón de Seguridad:** Arnés Diseñado para sujetar al ocupante del asiento de un vehículo, al mismo, con el propósito de impedir que como consecuencia de un accidente de transito, pueda resultar golpeado o despedido fuera del mismo.
29. **Cisterna:** Tanque utilizado para el almacenamiento y transporte de materiales o residuos peligrosos en estado líquido o gaseoso provisto de los elementos estructurales necesarios para el transporte de dichos materiales o residuos.
30. **CITV:** Centro de Inspección Técnica Vehicular
31. **CONASEV:** Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores

32. **Concesión:** Es el acto jurídico de derecho público mediante el cual la autoridad competente, otorga por un plazo determinado, a una persona jurídica, la facultad de realizar servicio de transporte público de personas en vías urbanas calificadas como áreas saturadas o de acceso restringido.
El otorgamiento de una concesión se expresa en un contrato que contiene derechos y obligaciones para su titular y es consecuencia de un proceso de licitación pública.
33. **Conductor:** Persona natural, titular de una licencia de conducir vigente, que de acuerdo a las normas establecidas en el presente reglamento y a las relacionadas al tránsito, se encuentra habilitado para conducir un vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o ambos.
34. **Contenedor:** Todo elemento de transporte que revista carácter permanente y sea por lo tanto lo bastante resistente para permitir su utilización reiterada, especialmente concebido para facilitar el transporte de mercancías sin operaciones intermedias de carga y descarga, por uno o varios modos de transporte, que cuenta con dispositivos que facilitan su estiba y manipulación; que ha sido aprobado de conformidad con el “Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC de 1972)” y sus enmiendas. El término “contenedor” no comprende los vehículos ni el embalaje; sin embargo, comprende los contenedores transportados y asegurados con sistema de anclaje al chasis.
35. **Convoy:** Conjunto de vehículos que transportan materiales y/o residuos peligrosos, que marchan a una distancia razonable y prudente entre ellos.
36. **Competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones:** El MTC al ser el órgano rector en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la DGTT, regula los estándares óptimos y requisitos necesarios para la prestación del servicio de transporte terrestre y es competente para gestionar y fiscalizar el servicio de transporte de ámbito nacional.
A través de la DGCF se encarga de normar la gestión de la infraestructura de caminos, puentes y ferrocarriles, así como de fiscalizar su cumplimiento.
A través de Proviñas Nacional está encargado de la preservación, conservación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional, con la finalidad de adecuarla a las exigencias del desarrollo y de la integración nacional e internacional con el fin de brindar a los usuarios un medio de transporte eficiente y seguro, que contribuya a la integración económica y social del país.
37. **Competencia de los Gobiernos Regionales:** Los Gobiernos Regionales en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran además facultados para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción sujetándose a los criterios previstos en la Ley y los reglamentos nacionales. En ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte.
También es competente en materia de gestión y fiscalización del transporte terrestre de personas de ámbito regional, así como para la supervisión del transporte de personas, mercancías y mixto de ámbito nacional, mediante inspectores designados, respecto de lo que dispone el presente Reglamento.

38. **Competencia de las Gobiernos Provinciales :** Las Municipalidades Provinciales, en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción, sujetándose a los criterios previstos en la Ley, al presente Reglamento y los demás reglamentos nacionales. En ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte.
Ejerce su competencia de gestión y fiscalización del transporte terrestre de personas de ámbito provincial a través de la Dirección ó Gerencia correspondiente.
39. **Cruce a nivel:** Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (Paso a nivel).
40. **Cuneta:** Zanja al lado del camino o carretera destinada a recibir aguas pluviales.
41. **Del objetivo de la acción estatal:** La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.
42. **Demarcación:** Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones.
43. **Depósito Municipal de Vehículos (DMV):** Local autorizado para el internamiento de vehículos, provisto de equipamiento y seguridad de acuerdo con las normas legales vigentes.
44. **Derecho de paso:** Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha en precedencia a otro peatón o vehículo.
45. **Descontaminación:** Proceso en el cual se emplean medios físicos o químicos para remover y eliminar del vehículo, unidad de carga o vagón, las propiedades nocivas de los materiales y/o residuos peligrosos transportados con anterioridad.
46. **Destinatario:** Persona a cuyo nombre se envían los materiales y/o residuos peligrosos y, como tal, es designado en la Guía de Remisión - Remitente.
47. **Detención:** Inmovilización del vehículo por emergencia, por impedimento de circulación o para cumplir una disposición reglamentaria.
48. **Detenerse:** Paralización breve de un vehículo para ascender o descender pasajeros o alzar o bajar cosas, sólo mientras dure la maniobra.
49. **DIGESA:** Dirección General de Salud Ambiental del Ministerio de Salud.
50. **DGCF:** Dirección General de Caminos y Ferrocarriles del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
51. **DGTT:** Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
52. **Entidad Certificadora:** Entidad autorizada y fiscalizada por la autoridad competente para que emita certificaciones respecto de temas que se le encomienden.
Su actividad se regula por la normatividad especial de la materia que dicte el MTC.
53. **Emergencia:** Situación generada por un evento repentino e imprevisto que hace tomar medidas de prevención, protección y control inmediatas para minimizar sus consecuencias.
54. **Empresa prestadora de servicio de transporte:** Persona jurídica registrada y autorizada para realizar servicio de transporte terrestre de materiales y/o residuos

- peligrosos. Puede realizar transporte de materiales peligrosos de su propiedad o residuos peligrosos generados por ella.
55. **Equipo de protección personal:** Dispositivos, materiales e indumentaria específica y personal, destinados a la protección del personal que participa en la operación de transporte de materiales y/o residuos peligrosos.
56. **Escala Comercial:** Parada autorizada en un punto que forma parte del itinerario de la ruta del servicio de transporte, con el fin de recoger o dejar personas en un terminal o estación de ruta.
Por excepción, se puede establecer una escala comercial en un establecimiento de hospedaje que se encuentre situado a una distancia no mayor de dos (2) kilómetros de ruta, siempre que dicho establecimiento, de acuerdo al reglamento de la materia, se encuentre categorizado con cuatro (4) y/o cinco (5) estrellas, o como Resort o Ecolodge.
57. **Estación de Ruta:** Infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre, localizada en un centro poblado y/o lugares en los que no es exigible un Terminal Terrestre. La estación de ruta sirve para el embarque y desembarque de usuarios del servicio de transporte de personas ámbito nacional y/o regional, sea como origen o destino de viaje o como escala comercial.
En el transporte de ámbito provincial se denomina estación de ruta a la infraestructura complementaria de transporte que es empleada en el sistema de transporte masivo de personas para el embarque y desembarque de usuarios.
58. **Estacionar:** Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.
59. **Etiqueta:** Conjunto de elementos de información escritos, impresos o gráficos relativos a un producto peligroso, elegidos en razón de su pertinencia para el sector o los sectores de que se trate, que se adhieren o se imprimen en el recipiente que contiene el material peligroso o en su embalaje/envase exterior o que se fijan en ellos.
60. **Flota Vehicular Habilitada:** Conjunto de vehículos habilitados con los que el transportista presta el servicio de transporte terrestre.
61. **Frecuencias:** Número de viajes en un periodo determinado, con horarios establecidos.
62. **Furgón:** Carrocería de estructura diseñada para el transporte de carga, en un solo
63. **Habilitación Vehicular:** Procedimiento mediante el cual la autoridad competente, autoriza el vehículo ofertado por el transportista para prestar el servicio en la modalidad correspondiente, a partir del control del presente reglamento. La habilitación se acredita mediante la tarjeta Única de Circulación (TUC).
64. **Hoja resumen de seguridad:** Documento que contiene instrucciones escritas, de manera concisa, para cada material o residuo peligroso transportado o para cada grupo de materiales o residuos peligrosos que presenten los mismos peligros o riesgos, en previsión de cualquier incidente o accidente que pueda sobrevenir durante la operación de transporte.
65. **Incumplimiento:** Se considera incumplimiento a la observancia o contravención de las condiciones de acceso y permanencia previstos en este Reglamento.
66. **INDECOPI:** Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual.

67. **Infracción:** Se considera infracción a las normas del servicio de transporte a toda acción u omisión expresamente tipificada como tal en el presente reglamento.
68. **Inspector de Transporte:** Persona acreditada u homologada como tal por al autoridad competente mediante resolución, para la realización de acciones de control, supervisión y detección de incumplimientos o infracciones a las normas del servicio de transporte terrestre.
69. **Internamiento:** Ingreso de un vehículo al DMV, dispuesto por la Autoridad competente.
70. **Intersección:** Área común de calzadas que se cruzan o convergen.
71. **Isla:** Área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.
72. **ITV:** Inspección Técnica Vehicular.
73. **Libro Naranja de las Naciones Unidas:** Edición en español de las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas (Reglamentación Modelo), elaboradas por el Comité de Expertos de Transporte de Mercancías Peligrosas, del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas.
74. **Licencia de conducir:** Documento otorgado por la Autoridad competente a una persona autorizándola para conducir un tipo de vehículo.
75. **Línea de parada:** Línea transversal marcada en la calzada antes de la intersección que indica al conductor el límite para detener el vehículo acatando la señal correspondiente (Línea de detención).
76. **Normas Técnicas Peruanas:** Normas expedidas por el INDECOPI, establecidas en el Reglamento como obligatorio cumplimiento. Las normas técnicas reconocidas como de obligatorio cumplimiento son las que aparecen en el texto del Reglamento, así como aquellas que las complementen, modifiquen y/o sustituyan.
77. **Maquinista:** Titular de la licencia de conducir vehículos ferroviarios de categoría especial capacitado para operar locomotoras que transportan materiales y/o residuos peligrosos.
78. **Maquinaria especial:** Vehículo automotor cuya finalidad no es el transporte de personas o carga y que utiliza ocasionalmente la vía pública.
79. **Marca:** Señal colocada o pintada sobre el pavimento o en elementos adyacentes al mismo, consistente en líneas, dibujos, colores, palabras o símbolos (Señal horizontal).
80. **Materiales y Residuos Peligrosos:** Aquellos que por sus características fisicoquímicas y/o biológicas o por el manejo al que son o van a ser sometidos, pueden generar o desprender polvos, humos, gases, líquidos, vapores o fibras infecciosas, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos o de otra naturaleza peligrosa o radiaciones ionizantes en cantidades que representan un riesgo significativo para la salud, el ambiente o a la propiedad. Esta definición comprende los concentrados de minerales, los que para efectos del presente reglamento, se considerarán como Clase 9, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 15 del mismo, salvo que el riesgo de la sustancia corresponda a una de las clases señaladas en el Libro Naranja de las Naciones Unidas.
81. **Materiales y residuos peligrosos incompatibles:** Aquellos materiales y/o residuos que cargados o transportados juntos, pueden ocasionar riesgos o peligros inaceptables en caso de derrame o cualquier otro accidente.

82. **Mercancías peligrosas:** Cuando en el Libro Naranja de las Naciones Unidas se refiera a mercancías peligrosas, entiéndase como materiales peligrosos.
83. **MINTRA:** Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo
84. **Motocicleta:** Vehículo de dos ruedas, con o sin side-car, provisto de un motor de propulsión.
85. **MTC:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones
86. **OGPP:** Oficina General de Planificación y Presupuesto
87. **OE-MTC :** Oficina de Estadística del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
88. **Operación de transporte:** Transporte de materiales y/o residuos peligrosos de un lugar a otro por vía terrestre. También comprende actividades de carga, estiba, manipulación y descarga.
89. **Ómnibus:** Vehículo motorizado de la categoría M3, con un peso neto no menor a 4000 kg y un peso bruto vehicular superior a los 12000 kg.
90. **Parque Automotor Mayor:** Todos los vehículos automotores de cuatro ruedas o más, diseñados y construidos para el transporte de carga o pasajeros, es decir, todos los vehículos enmarcados dentro de las categorías M, N, O y S según la Clasificación Vehicular del Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos DS058-2003-MTC.
91. **Parque Automotor Menor:** Se llama parque automotor menor a todos los vehículos de la categoría L de la Clasificación Vehicular del Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos DS058-2003-MTC, es decir, a los vehículos automotores con menos de cuatro ruedas.
92. **Paso a nivel:** Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (Cruce a nivel).
93. **Paso peatonal:** Parte de la calzada destinada para el cruce de peatones. (Crucero peatonal).
94. **Peatón:** Persona que circula caminando por una vía pública.
95. **Peligro:** Fuente con potencial para producir daños a la salud de las personas, al ambiente o propiedad.
96. **Peso Bruto:** Peso propio del vehículo más la carga y ocupantes.
97. **PNP:** Policía Nacional del Perú
98. **Plan de contingencia:** Instrumento de gestión, cuya finalidad, es evitar o reducir los posibles daños a la vida humana, salud, patrimonio y al ambiente; conformado por un conjunto de procedimientos específicos preestablecidos de tipo operativo, destinados a la coordinación, alerta, movilización y respuesta ante una probable situación de emergencia, derivada de la ocurrencia de un fenómeno natural o por acción del hombre y que se puede manifestar en una instalación, edificación y recinto de todo tipo, en cualquier ubicación y durante el desarrollo de una actividad u operación, incluido el transporte.
99. **Preferencia de paso:** Prerrogativa de un peatón o conductor de vehículo para proseguir su marcha.
100. **Procedimiento Sancionador:** Procedimiento administrativo que tiene como objetivo determinar la existencia de incumplimientos de las condiciones de acceso y permanencia o infracciones a las disposiciones de transporte.
101. **RLC:** Reglamenta de Licencias de Conducir

102. **Red Vial:** Conjunto de carreteras que pertenecen a la misma clasificación funcional (Nacional, Departamental o Regional y Vecinal o Rural), compuesto por:
- ✓ Ejes longitudinales: Son las carreteras que recorren longitudinalmente al país, uniendo el territorio nacional desde la frontera norte hasta la frontera sur.
 - ✓ Ejes transversales: Son las carreteras transversales o de penetración, que básicamente unen la costa con el interior del país.
103. **RNJV:** Reglamento Nacional de Jerarquización Vial.
104. **Remitente:** Persona que entrega, para su transporte por vía terrestre, una remesa de material y/o residuo peligroso. Puede ser, el fabricante, el propietario o el destinatario.
105. **Remoción:** Cambio de ubicación de un vehículo, dispuesto por la Autoridad competente.
106. **Remolcador (Tracto-Camión):** Vehículo automotor diseñado para halar semirremolques y soportar la carga que le transmiten estos a través de quinta rueda.
107. **Remolcador:** Vehículo automotor diseñado para remolcar un semi-remolque mediante un sistema de acople, no transportando carga por sí, a excepción del peso transmitido por el semiremolque (Tracto camión).
108. **Remolque:** Vehículo no motorizado de la categoría O, diseñado para ser halado por un vehículo motorizado, de tal forma que ninguna parte de su peso descance sobre el vehículo que lo hala.
109. **Remolque:** Vehículo sin motor diseñado para ser halado por un camión u otro vehículo motorizado, de tal forma que ninguna parte de su peso descance sobre el vehículo remolcador.
110. **Retención de la Licencia de Conducir:** Incautación temporal del documento, dispuesta por la Autoridad competente.
111. **Retención:** Inmovilización de un vehículo, dispuesto por la Autoridad competente.
112. **Riesgo:** Probabilidad de que ocurra un hecho capaz de producir algún daño a la salud de las personas, al ambiente y/o propiedad.
113. **Rótulo:** Señal de advertencia que identifica el riesgo de un material o residuo peligroso, por medio de colores y símbolos que se ubican sobre el vehículo, unidad de carga o vagón.
114. **RNAT:** Reglamento Nacional de Administración de Transportes
115. **Ruta:** Itinerario autorizado a una empresa que presta el servicio de transporte regular de personas. Esta constituido por un origen, puntos o localidades consecutivas ubicadas en el trayecto y un destino final.
116. **RNV:** Reglamento Nacional de Vehículos
117. **SUNARP:** Superintendencia Nacional de los Registros Públicos
118. **RTRAN:** Reglamento Nacional de Transito
119. **Semáforo:** Dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde.
120. **Semi-remolque:** Vehículo sin motor y sin eje delantero, que se apoya en el remolcador transmitiéndole parte de su peso.
121. **Señal de Tránsito:** Dispositivo, signo o demarcación colocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.

122. **Servicio de transporte:** Aquel que se presta a terceros a cambio de una retribución, pudiendo comprender las actividades de carga, estiba, manipulación y descarga de materiales y/o residuos peligrosos.
123. **Servicio de Transporte de Ámbito Nacional:** Aquel que se realiza para trasladar personas y/o mercancías entre ciudades y centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes. En el caso del transporte de mercancías se considera transporte de ámbito nacional también al transporte que se realiza entre ciudades o centros poblados de la misma región.
124. **Servicio de Transporte de Ámbito Provincial:** Aquel que se realiza para trasladar personas exclusivamente al interior de una provincia. Se considera también transporte provincial a aquel que se realiza al interior de una región cuando esta tiene una sola provincia.
125. **Servicio de Transporte de Ámbito Regional:** Aquel que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes exclusivamente en una misma región.
126. **Servicio de Transporte de Mercancía en General:** Modalidad del servicio de transporte público de mercancía o carga en general, bajo cualquier modalidad.
127. **Servicio de Transporte de Mercancía Especiales:** Modalidad del servicio de transporte público de mercancía que por su naturaleza requiere de condiciones o equipamiento especial, se regula por las disposiciones establecidas en los Reglamentos nacionales de transporte y tránsito terrestre.
128. **Servicio de Transporte Especial de Personas:** Modalidad del servicio de transporte público de personas prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Se otorga a los transportistas mediante una autorización y se presta en el ámbito nacional bajo modalidades de: Transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes; en el ámbito regional, además de las modalidades antes señaladas mediante el auto colectivo; y en el ámbito provincial mediante las modalidades señaladas en el ámbito nacional y además mediante el servicio de taxi.
129. **Servicio de Transporte Mixto:** Servicio de transporte de personas y mercancías en un mismo vehículo que se puede desarrollar en el ámbito nacional, regional o provincial en vías de penetración no asfaltadas o en aquellas otras en las que más del 70% de su recorrido no se encuentra asfaltado.
130. **Servicio de Transporte Privado:** Es el servicio de transporte de personas, mercancías o mixto que realiza una persona natural o jurídica cuya actividad o giro económico principal no es el transporte. El servicio de transporte privado se emplea para satisfacer necesidades particulares, con personal propio o de una empresa tercerizadora registrada y supervisada por el MINTRA y sin que medie a cambio el pago de un flete, retribución o contraprestación.
131. **Servicio de Transporte Público:** Servicio de transporte de personas, mercancías o mixto que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica.
132. **Servicio de Transporte Regular de Personas:** Modalidad del servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de

carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización.

Se presta bajo las modalidades de servicio estándar y servicio diferenciado, en vehículos que cumplan con lo dispuesto por el reglamento nacional de vehículos y el presente reglamento.

133. **Servicio de transporte Terrestre:** Traslado por vía terrestre de personas o mercancías, a cambio de una retribución o contraprestación o para satisfacer necesidades particulares.
134. **Servicio de Transporte Turístico Terrestre:** Servicio de transporte especial de transportes que tiene por objeto el traslado de turistas, por vía terrestre, hacia los centros de interés turístico y viceversa, con el fin de posibilitar el disfrute de sus atractivos. Se presta en vehículos que cuentan con comodidades especiales, mediante modalidades.
135. **Sistema Nacional de Carreteras:** Es el conjunto de carreteras confortantes de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red vial Vecinal o Rural.
136. **Sistema Nacional de registro del Transporte y Transito (SINARETT):** Es el catastro global de información sobre datos y características del transporte y transito terrestre en el país, constituido por los distintos registros administrativos, sobre la materia, a cargo de las autoridades competentes y regidos por el conjunto de normas y principios previstos en el presente reglamento, así como las demás normas complementarias que emita el MTC para el correcto funcionamiento del sistema.
137. **Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT):** Sistema de vías públicas de transporte terrestre vehicular.
138. **SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito que cubre a los ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de transito en el que haya participado el vehículo automotor asegurado. Se rige por la norma de la materia.
139. **Sobrepasar:** Maniobra mediante la cual un vehículo adelanta a otro que transita por distinto carril.
140. **SUNARP:** Superintendencia Nacional de los Registros Públicos
141. **SUTRAN:** Superintendencia Nacional de Transportes
142. **Tarjeta Única de Circulación (TUC):** Documento expedido por la autoridad competente que acredita la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte de personas o mercancías o acredita su inscripción para realizar transporte privado de personas o mercancías. Las características de las Tarjetas Únicas de Circulación serán establecidas por Resolución Directoral expedida por la DGTT del MTC.
143. **Terminal Terrestre:** Infraestructura complementaria del transporte terrestre, de propiedad publica o privada, destinada a prestar servicios al transporte de personas o mercancías, de ámbito nacional, regional y provincial.
144. **Tiempo de Viaje:** Es el tiempo que demanda cumplir la ruta y el itinerario autorizado.
145. **Tránsito:** Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación).
146. **Transbordo:** Operación de traslado de la carga de un vehículo o unidad de carga a otro vehículo o unidad de carga.
147. **Trasiego:** Operación de traslado de fluidos líquidos o gaseosos de un recipiente a otro.

148. **Transportista:** Persona natural o jurídica que presta servicio de transporte público de personas y/o mercancías de conformidad con la autorización correspondiente.
149. **Transporte por cuenta propia:** Aquel que realizan las personas naturales o jurídicas en vehículos propios o tomados en arrendamiento financiero u operativo, cuya actividad o giro principal no es el transporte y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad.
150. **Transportista:** Persona natural o jurídica que realiza el transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos.
151. **Transporte terrestre intermodal:** El que se realiza por carretera y ferrocarril o viceversa por el mismo transportista.
152. **Transporte Terrestre:** desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.
153. **Tránsito Terrestre:** conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.
154. **Tren:** Una o más locomotoras enganchadas o cualquier vehículo ferroviario con tracción propia, con o sin material rodante remolcado que circule por la vía férrea.
155. **Tripulación:** Personal auxiliar que presta servicios de un vehículo habilitado para el servicio de transporte público de personas.
156. **Tripulación del tren o personal rodante:** Personal calificado y autorizado a cargo de la conducción de un tren.
157. **Unidad de carga:** Remolque o semiremolque sin propulsión propia, acondicionado y equipado de acuerdo a la naturaleza del material y/ o residuo peligroso que transporta.
158. **Usuario:** Persona natural o jurídica que utiliza el servicio de transporte terrestre de personas o mercancías, según corresponda, a cambio del pago de una retribución por dicho servicio.
159. **Vagón para el transporte de materiales y residuos peligrosos:** Vehículo ferroviario remolcado, destinado al transporte de materiales y/o residuos peligrosos.
160. **Vehículo:** Aquel dotado de propulsión propia que se desplaza por vía terrestre vehicular
161. **Vehículo automotor menor:** Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bici moto, motoneta, motocicleta, moto taxi, triciclo motorizado y similares).
162. **Vehículo automotor:** Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.
163. **Vehículo combinado:** Combinación de dos o más vehículos, siendo el primero un vehículo automotor y los demás remolcados.
164. **Vehículo de Bomberos:** Vehículo de emergencia perteneciente al Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
165. **Vehículo de emergencia:** Vehículo utilizado para prestar servicio de auxilio en forma inmediata conforme a ley.
166. **Vehículo especial:** Vehículo utilizado para el transporte de personas o de carga que excede el peso y medidas permisibles previstos en la reglamentación vigente.
167. **Vehículo oficial:** Vehículo asignado a autoridades, los de su comitiva y los encargados de su protección y seguridad, conforme a Ley.

168. **Vehículo Policial:** Vehículo de emergencia perteneciente a la Policía Nacional del Perú.
169. **Vehículo:** Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía.
170. **Vía de acceso restringido:** Vía en que los vehículos y las personas solo tienen oportunidad a ingresar o salir de ella, por los lugares y bajo las condiciones fijadas por la Autoridad competente.
171. **Vía férrea:** Vía sobre la que transitan vehículos ferroviarios.
172. **Vía Privada:** Vía destinada al uso particular.
173. **Vía Pública:** Vía de uso público, sobre la cual la Autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones.
174. **Vía urbana:** Vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y peatones y eventualmente de animales (Calle).
175. **Vía:** Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.
176. **Vía vehicular:** Vía sobre la que transitan vehículos automotores y unidades de carga definidos conforme al presente reglamento.
177. **Vía terrestre:** Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos, ferrocarriles, peatones y también animales. Para efectos de este reglamento, se divide en vía vehicular y vía férrea.
178. **Vías terrestres:** Sistema de vías públicas incluyendo las concesionadas, así como las privadas, por donde circulan los vehículos, a excepción de las vías férreas.
179. **Zona comercial:** Parte de la ciudad calificada por Autoridad municipal competente, destinada para la ubicación de inmuebles para fines comerciales.
180. **Zona de hospital:** Zona situada frente a un Centro de Salud, que se extiende cincuenta (50) metros a los lados de los lugares de acceso al local.
181. **Zona de seguridad:** Área dentro de la vía, especialmente señalizada para refugio exclusivo de los peatones (Isla de refugio).
182. **Zona escolar:** Zona situada frente a un Centro Educacional, que se extiende cincuenta (50) metros a los lados de los lugares de acceso al local.
183. **Zona residencial:** Parte de la ciudad calificada por Autoridad municipal competente destinada para la ubicación de viviendas o residencias.
184. **Zona rígida:** Área de la vía en la que se prohíbe el estacionamiento de vehículos las 24 horas del día.