



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL*



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

INFORME FINAL

CONSULTORIA PARA LA EVALUACIÓN DE DISEÑO Y EJECUCIÓN PRESUPUESTAL (EDEP) PARA LAS ACCIONES DE MANTENIMIENTO Y DE AQUELLAS DIRIGIDAS A GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE

Lima, 20 de marzo de 2018

Elaborado para:

Ministerio de Economía y Finanzas

Dirección: Jr. Junín 319, Lima

Teléfono: + (511) 311 5930

Elaborado por:

Consorcio TARYET S.L. en Perú - METIS GAIA S.A.C

Dirección: Av. Rivera Navarrete, 451, oficina 202, San Isidro, Lima.

Teléfono: + (511) 717 2977



INDICE

GLOSARIO	7
DEFINICIONES	11
RESUMEN EJECUTIVO	17
Coordinación Interinstitucional (Contenido 30 y 31)	18
Proceso (Contenidos del 32 – 35)	19
Presupuesto (36 – 47)	20
INTRODUCCIÓN	22
PARTE I: INFORMACIÓN SOBRE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA	24
1. DISEÑO DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA	25
1.1. Justificación de la Intervención Pública Evaluada: Problemas/Necesidades que se espera resolver con la Intervención (Contenido 01)	25
1.1.1. Infraestructura vial	25
1.1.2. Accidentabilidad y Seguridad Vial	26
1.1.3. Línea de tiempo	30
1.1.4. Justificación final	32
1.2. Población objetivo y focalizada (Contenido 02 y 03)	33
1.2.1. Caracterización y cuantificación de la población potencial y objetivo, así como la población priorizada o atendida actualmente y la que se tiene previsto atender en los próximos años (Contenido 02)	33
1.2.2. Criterios de focalización (Contenido 03)	35
1.3. Diseño de la Intervención Evaluada (Contenido 04, 05, 06 y 07)	40
1.3.1. Modelo conceptual (Contenido 04)	40
1.4. Marco lógico de la intervención pública evaluada: Formulación de fines, propósito, componentes y actividades (Contenido 05)	54
1.5. Descripción de los bienes y/o servicios que entrega la Intervención Pública Evaluada, así como de las acciones y tareas para alcanzar dichos bienes y/o servicios (Contenido 06)	71
1.6. Marco lógico de la Intervención Pública: Formulación de los Indicadores y sus metas (valores esperados) en el horizonte temporal para los resultados (propósito y fines), componentes y actividades (Contenido 07)	76
1.6.1. Indicadores de desempeño	76
1.6.2. Indicadores de producción física	88



1.7. Relación interinstitucional (Contenido 08).....	96
1.7.1. En materia de usuario.....	96
1.7.2. En materia de vías.....	99
1.7.3. En materia de vehículos	101
2. PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA	103
2.1. Estructura organizacional y mecanismos de coordinación (Contenido 09)..	103
2.2. Bienes y servicios provistos a la población (Contenidos 10, 11 y 12)	110
2.2.1. Cuantificación de los bienes y/o servicios provistos a la población atendida y que se tiene previsto atender (Contenido 10).....	110
2.3. Sub proceso para entrega de bienes y/o servicios provistos a la población atendida (Contenido 11).....	112
2.3.1. Programa Presupuestal 0138	113
2.3.2. Programa Presupuestal 0148	135
2.4. Afiliación de beneficiarios (Contenido 12)	170
2.5. Funciones y actividades de seguimiento y evaluación (Contenidos 13 y 14)	171
2.5.1. Disponibilidad y uso del sistema de información sobre resultados (Contenido 13)	171
2.5.2. Disponibilidad y uso del Sistema de Información sobre procesos internos (Contenido 14).....	178
3. PRESUPUESTO Y RESULTADOS.....	186
3.1. Criterios de Programación de Recursos (Contenido 15)	186
3.2. Proceso de asignación, transferencia de recursos y/o modalidad de pago (Contenido 16)	207
3.3. PIA/PIM vs. Presupuesto Ejecutado (Contenido 17)	208
3.3.1. Descripción.....	208
3.3.2. Análisis por componentes.....	209
3.3.3. Análisis por regiones	212
3.4. Costos de los bienes y/o servicios y sus metas físicas (Contenido 18)	225
PARTE II: TEMAS DE EVALUACIÓN	230
4. DISEÑO DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA	231
4.1. Modelo Conceptual (contenido 19)	231
4.1.1. Descripción del Modelo Conceptual.....	231

4.1.2.	Análisis del Modelo Conceptual	231
4.1.3.	Propuesta del Modelo Conceptual	241
4.2.	Lógica Vertical del Marco Lógico (contenidos 23, 24, 25 y 26)	260
4.2.1.	Validación del diseño de la lógica vertical del marco lógico (Contenido 23)	260
4.2.2.	Validación del propósito y/o fines de la IPE (Contenido 24)	264
4.2.3.	Validación de los Componentes Diseñados (Contenido 25)	271
4.2.4.	Validación de las Actividades Diseñadas (Contenido 26)	281
4.3.	Lógica Horizontal del Marco Lógico (Contenido 28)	294
4.3.1.	Análisis	294
4.3.2.	Propuesta	296
4.4.	Coordinación Interinstitucional (Contenido 30)	310
4.4.1.	No existe una política de seguridad vial a nivel nacional	310
4.4.2.	A nivel interno del MTC	310
4.4.3.	A nivel externo con otros actores involucrados en la IPE	311
4.4.4.	Articulación territorial de los PP 0138 y 0148	312
4.4.5.	Propuesta	313
5.	PROCESOS DE IMPLEMENTACIÓN DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA	319
5.1.	Estructura Organizacional (Contenido 31)	319
5.1.1.	Análisis	319
5.1.2.	Propuesta	322
5.2.	Evaluación de los Sub-Procesos para entrega de bienes y/o servicios provistos a la población atendida (Contenido 32)	323
5.2.1.	Subproceso 1: Emisión de Licencias tipo A (PP0138)	324
5.2.2.	Subproceso: Inspección en seguridad vial (PP0138)	326
5.2.3.	Subproceso 3, 4, 5: Capacitaciones a conductores infractores, usuarios de las vías y especialistas en temas de educación en seguridad vial (PP0138)	328
5.2.4.	Subprocesos de fiscalización y control: Fiscalización a los centros de inspección PP00148	330
5.2.5.	Control de circulación de transporte de carga en vías urbanas PP0148	331



5.2.6.	Auditorías en Seguridad vial e intervenciones en puntos críticos	332
5.2.7.	Subproceso: Mantenimiento periódico y rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado	333
5.3.	Sistemas de información sobre resultados (Contenido 34)	335
5.3.1.	Análisis	335
5.3.2.	Propuesta	336
5.4.	Pertinencia del sistema de información sobre procesos internos (Contenido 35)	338
5.4.1.	Análisis	338
5.4.2.	Propuesta	340
5.5.	Desempeño de la intervención pública evaluada en cuanto a actividades (Contenido 36)	342
5.5.1.	Producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores"	342
5.5.2.	Producto 3000480 "Red vial auditada o Inspeccionada en Seguridad Vial"	344
6.	Presupuesto y Resultados	348
6.1.	Ejecución presupuestaria (Contenido 39)	348
6.1.1.	Respecto a la región Arequipa	352
6.1.2.	Respecto a la Región San Martín	354
6.2.	Criterios de programación de recursos (Contenidos 40 y 41)	356
6.2.1.	Criterios de programación de productos en los programas presupuestales 138 y 148 (Contenido 40)	356
6.2.2.	Criterios de programación de las unidades ejecutoras (Contenido 41)	394
6.3.	Eficiencia de bienes y/o servicios (Contenido 43)	399
6.3.1.	Análisis	399
6.3.2.	Propuesta	400
7.	Conclusiones y Recomendaciones	401
7.1.	Conclusiones	401
7.2.	Recomendaciones	409
8.	ANEXOS	424
8.1.	Informe Técnico sobre metodología empleada y los resultados del trabajo de campo	424



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

8.2. Benchmarking.....	427
8.3. Normativa relacionada con INACAL	465
8.4. Presentación en PPT	471
8.5. Documento de difusión CORTO	488
8.6. Matriz de levantamiento de comentarios.....	490
8.7. Documento de difusión LARGO.....	511



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

GLOSARIO

AAP	Asociación Automotriz del Perú
APNOP	Asignaciones presupuestarias que no resultan en productos
BID	Banco Iberoamericano de Desarrollo
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BRT	Bus Rapit Transit
CAF	Corporación Andina de Fomento
CEPLAN	Centro Nacional de Planeamiento Estratégico
CITV	Centros de Inspección Técnica Vehicular
Ciudad	centro urbano con población entre 5.001 y 500.000 habitantes
CNSV	Consejo Nacional de Seguridad Vial
CRSV	Consejo Regional de Seguridad Vial
DGCF	Dirección General de Carriles y Ferrocarriles
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre
EDEP	Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
EMAPE	Empresa Municipal Administradora de Peaje de Lima
EMBARQ	ONG que cataliza y apoya la implementación de proyectos y políticas públicas en materia de movilidad, transporte público, desarrollo urbano, cambio climático y calidad del aire. Economía y Finanzas
ENAHQ	Encuesta Nacional de Hogares
ENAPRES	Encuesta Nacional de Programas Estratégicos
EPG	valuaciones de Programas Gubernamentales
GEI	Gas de efecto invernadero
GIS	Sistema de Información Geográfica
GIZ	Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
GL	Gobierno Local
GN	Gobierno Nacional
GR	Gobierno Regional



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

GTT- OGPP	Oficina Estadística - Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
GTU	Gerencia de Transporte Urbano
INACAL	Instituto Nacional de Calidad
INDECOPI	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática
Invermet	Fondo Metropolitano de Inversiones
IPE	Intervención Pública Evaluada
ITDP	Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo
ITDP	Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México
ITS	Sistema Inteligente de Transporte
JICA	Agencia de Cooperación Internacional del Japón.
LOPE	Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
Metrópoli	asentamiento con población mayor al medio millón de personas
MINSA	Ministerio de Salud del Perú
MML	Municipalidad Metropolitana de Lima
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
MVCS	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
NTP	Norma Técnica Peruana
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
OGA	Oficina General de Administración
OGPP	Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
OMS	Organismo Mundial de la Salud
PART	Program Assessment Rating Tool
PBI	Producto Bruto Interno
PCM	Presidencia del Consejo de Ministros
PE	Presupuesto Ejecutado



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

PEM 2017-2021	Plan Multisectorial de Seguridad Vial
PEPSU	Conjunto de actividades que transforman o convierten uno o más insumos en resultados que proporcionan un valor a quien usa, aplica o demanda dichos resultados.
PIA	Presupuesto Inicial de Apertura
PIM	Presupuesto Inicial Modificado (
PIM	Presupuesto Institucional Modificado
PNP	Policía Nacional del Perú
PNTU	Política Nacional de Transporte Urbano
POI	Plan Operativo Institucional
PP's	Presupuestos Presupuestales
PPE	Presupuesto Público Evaluado
PpR	Presupuesto por Resultados
Presupuesto proxy	
PRODUCE	Ministerio de la Producción
Producto 3000143	Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial
Producto 3000479	Persona autorizada para conducir vehículos automotores
Producto 3000480	Red Vial Auditada o Inspeccionada de Seguridad Vial
Programa PP0061	Reducción del costo, tiempo e inseguridad vial en el sistema de transporte terrestre
Programa PP0138	Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte
Programa PP0138	Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte
Programa PP0148	Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano
Propuentes	Programa Nacional de Puentes
Protránsito	Proyecto Especial para la Gestión de Transito en Lima Metropolitana
ROF	Reglamento de Organización y Funciones
RRHH	Recursos Humanos
SET	Subgerencias de Estudios de Tránsito y Transporte



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

SIAF	Sistema Integrado de Administración Financiera
SIT	Subgerencia de Ingeniería de Tránsito
SNTT	Sistema Nacional de Transporte Terrestre
SUNAT	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria
SUTRAN	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías
TCA	Tramo de Concentración de Accidentes
TdR	Términos de Referencia
TIC	Tecnologías de la Información
Touring	Touring y Automóvil Club del Perú
TRANSPerú – NAMA	Sustainable Urban Transport NAMA Peru
UGEL	UNIDAD DE GESTION EDUCATIVA LOCAL
WEF	The World Economic Forum / Foro Económico Mundial

DEFINICIONES

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.
Acera	Parte de la vía, destinada al uso de peatones (Vereda).
Auditoria de Seguridad Vial	Utilización de métodos sistemáticos con fines eminentemente preventivos, que permiten verificar el cumplimiento de todos los aspectos involucrados con la seguridad de las vías: su entorno y el comportamiento
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).
Bicicleta	Vehículo de dos ruedas por lo menos, que generalmente es accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
Calzada	Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.
Camino	Vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones, y animales.
Carretera	Vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales.

Carril		Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.
Certificado de Inspección Vehicular	de Técnica	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
Ciclista		Conductor de una bicicleta.
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.
Educación vial		Conjunto de acciones, conductas, estrategias, pedagogías, leyes y políticas que buscan mediante la adquisición de conocimientos, destrezas, hábitos, valores y habilidades el promover la seguridad vial, prevenir siniestros, salvar vidas y minimizar o evitar daños en el tránsito o en la vía pública.
Educación Vial:		Toda acción educativa permanente que favorece el desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos de comportamientos, valores y actitudes que mejoran el comportamiento del peatón, viajero o conductor con el objetivo último de reducir la siniestralidad a corto, medio y largo plazo.

Herido	Cualquier persona que, como consecuencia de un siniestro vial con víctimas, no resulte muerta en el acto o dentro de los 30 días siguientes, pero sufra lesiones. Normalmente, estas lesiones requieren tratamiento médico. Se excluyen los intentos de suicidio. Las personas con lesiones muy leves, como pequeños cortes o magulladuras, no suelen ser registradas como heridos. Se excluyen los casos en los que la autoridad competente declara que la causa de la herida ha sido un intento de suicidio.
Herido grave	Cualquier persona herida que ha sido hospitalizada durante más de 24 horas.
Inspecciones de Seguridad Vial	de Consisten en un proceso sistemático de revisión in situ de una carretera o tramo de carretera, con el fin de identificar aspectos peligrosos, deficiencias o carencias de la carretera que potencialmente pueden producir accidentes ¹⁸ . A diferencia de las Auditorías de Seguridad Vial que se aplican tanto a proyectos de construcción de carreteras como carretas construidas, las Inspecciones de seguridad Vial se aplican a carreteras ya existentes.
licencias de conducir	Permiso o autorización para la conducción de vehículos.
Mantenimiento	Conjunto de actividades que tienen como objetivo preservar un producto o restaurarlo a un estado en el cual pueda llevar a cabo la función para la cual fue creado.
Muerto	Cualquier persona fallecida en el acto o durante los 30 días siguientes a un hecho de tránsito con víctimas, excluidos los suicidios. Se excluyen los casos en los que la autoridad competente declara que la causa de la muerte ha sido un suicidio.

Papers o Benchmark	Prueba de rendimiento o comparativa es una técnica utilizada para medir el rendimiento de un sistema o uno de sus componentes.
Pasajero2	Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo en el momento del siniestro vial, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo.
Peatón	Cualquier persona implicada en un hecho de tránsito con víctimas, distinta de un conductor o un pasajero. Se incluyen los ocupantes o personas que empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones. Se incluyen también las personas que conducen a pie un ciclo o ciclomotor, o se desplazan sobre patines u otros artefactos parecidos.
Programa Presupuestal	Unidad de programación de las acciones de las entidades públicas, las que integradas y articuladas se orientan a proveer productos (bienes y servicios), para lograr un Resultado Específico a favor de la población y así contribuir al logro de un Resultado Final asociado a un objetivo de la política pública.
Puntos de concentración de accidentes de tránsito	de Son tramos de la red de carreteras en los cuales produce un gran número de accidentes de tráfico cada año.
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.

Seguridad Vial	Es la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito.
Señal de Tránsito	Dispositivo, signo o demarcación colocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.
Siglas	Concepto.
Siniestro de circulación con víctimas	Cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.
Sistema Nacional de Presupuesto	Es el conjunto de órganos, normas y procedimientos que conducen el proceso presupuestario de todas las entidades del Sector Público en todas sus fases; está integrado por la Dirección General del Presupuesto Público, dependiente del Viceministerio de Hacienda, y por las Unidades Ejecutoras a través de las oficinas o dependencias en las cuales se conducen los procesos relacionados con el Sistema, a nivel de todas las entidades y organismos del Sector Público que administran fondos públicos.
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que cubre a los ocupantes y terceros no ocupantes de un vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito en el que haya participado el vehículo automotor asegurado. Se rige por la norma de la materia.
Tránsito	Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación).



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

Tránsito:	Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación).
Transporte terrestre	Es el transporte que se realiza sobre superficie terrestre.
Transporte Terrestre:	Desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.
Transporte Urbano	Se refiere al transporte colectivo de pasajeros en ámbito urbano.
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.
Vía	Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo detalla la Evaluación de Diseño y Ejecución de Presupuesto (EDEP) del Programa Presupuestal 0138: *“Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte”* y Programa Presupuestal 0148: *“Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano”*, la evaluación consideró únicamente aquellos elementos relacionados con el mantenimiento de infraestructuras y la seguridad vial en el ámbito urbano. Estos programas tienen como ente rector al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

El PP138 fue diseñado en el 2015 e inició su ejecución en el 2016, como sustituto del PP061. En el caso del PP048 actualmente se encuentra en fase de elaboración. Los resultados finales para cada uno de ellos son, PP0138 “Desarrollo y mejora de la infraestructura descentralizada de soporte para la accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado. Incremento de la productividad y mejora de las condiciones para la competitividad empresarial” y PP0148 “Reducción de la mortalidad por eventos fortuitos e Infraestructura descentralizada brinda accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado”. Los documentos considerados para la valoración, incluyendo la versión más reciente del Anexo 02, recogen el diagnóstico y resultados obtenidos durante el período de ejecución 2016 – 2017

El **objetivo** del estudio fue evaluar y determinar si las acciones (diseño, procesos, etc.) vinculadas con la Intervención Pública Evaluada (IPE) son las apropiadas para lograr las metas trazadas y cómo las diferentes entidades responsables de dicha intervención desarrollan los objetivos de manera eficiente.

A continuación, se detallan las conclusiones y recomendaciones de la evaluación.

► Conclusiones

- De los programas presupuestales 138 y 148, el primero de ellos no considera las diferencias entre el ámbito urbano e interurbano, y el segundo, se ciñe al ámbito urbano, pero abarcando más aspectos de los meramente relacionados directamente con el mantenimiento y la seguridad vial en el ámbito urbano.
- En el PP0138 se identifica como causa el incumplimiento e infracción a la normatividad, incluyéndose el transporte terrestre en vehículos menores los cuales no pueden circular por vías nacionales.
- En el PP0148, considera como población objetivo a las 11 ciudades con más de 250.000 habitantes, y considerando la problemática de la seguridad vial y el mantenimiento de infraestructuras en el ámbito urbano, existen ciudades con menor población, como Tarapoto, San Martín, Ayacucho, entre otras, que deberían incluirse.
- Del PP0138 se identifica presenta limitaciones en el ámbito urbano en cuestión de productos y actividades relativos a infraestructura.
- Los productos relacionados con la fiscalización al transporte de personas y mercancías en vehículos menores, son abordados el PP0138 dentro de la actividad 5003418 del producto 300478, considerándose que este aspecto debe

abordarse desde el PP0148, debido a su prohibición de circular por vías nacionales.

- No se identifica como problema la falta de homologación vehicular, que, si incluye el PP0148, ni la necesidad del chatarreo de los vehículos más antiguos, también incluido dentro del PP0148.
- Existen productos del PP0138 relacionado con vehículos menores que se considera deben abordarse desde el PP0148, y productos del PP0148 relacionados con la homologación y con el chatarreo vehicular, que se considera deben abordarse desde el PP138.
- No existe un sistema de información que permita recoger los indicadores, ya que la información se encuentra dispersa.

► Recomendaciones

- Se recomienda en relación con el PP0138, rediseñar el árbol de problemas, eliminando la causa relacionada con la fiscalización al transporte de personas en vehículos menores, el cual se recomienda incluir en el PP0148.
- En el caso de los productos relacionados con la infraestructura, abordar los mismos desde el PP0148 (producto 2 y 4), ya que incluye todas las causas que se han identificado como relacionadas con el problema.
- Productos relacionados con el vehículo, se recomienda abordarlo desde el PP138. Sin embargo, estos no incluyen las actividades de homologación vehicular ni chatarreo, que si incluye el PP0148 (producto 1), por lo que se recomienda pasar estas últimas al PP0138, dejando en el PP0148 la reconversión a vehículos de energía más limpia.
- Los productos relacionados con el usuario, se abordarán desde el PP0138, salvo lo relacionado con el transporte de personas en vehículos menores, que se recomienda abordarlo desde el PP0148.
- Actividades relacionadas con el usuario, serán abordadas desde el PP0138 (producto 3000143, 3000478 y 3000479). En el caso de la fiscalización al servicio de transporte de personas en vehículos menores, si bien actualmente se aborda desde el PP138 (actividad 5003418, producto 300478), se recomienda hacerlo dentro del PP0148, por la naturaleza de este servicio.
- Se recomienda implementar la propuesta del sistema integral de información planteada en los contenidos 34 y 35, con la finalidad de contar con los instrumentos necesarios para poder medir los indicadores planteados.

COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL (CONTENIDO 30 Y 31)

► Conclusiones

- Ambos programas presupuestales ya se encuentran articulados a nivel documental, pero queda pendiente la articulación efectiva con los Gobiernos Regionales y Locales.
- La programación a nivel nacional de la "Detección de puntos negros" a nivel urbano no es sistemática, en términos de que los gobiernos subnacionales no

se han planteado un criterio para ejecutarlo; por más que el diseño del programa presupuestal cuente con criterios de programación.

► **Recomendaciones**

- Fortalecer la institucionalidad del CNSV evaluando la organización adecuada que le permita manejar mayores recursos económicos, humanos y direcciones o gerencias adecuadas, que le permitan cumplir con sus funciones establecidas en la ley.
- El equipo consultor sugiere la creación de una unidad ejecutora similar a PROVIAS que apoye a los gobiernos locales y provinciales a fortalecer sus capacidades de gestión en transportes urbano, así como el financiamiento, monitoreo y evaluación de los proyectos y programas.
- Para las características conurbanas como Lima y Callao se sugiere que se implemente una Autoridad del Transporte Urbano que ayude a modernizar, formalizar, ordenar los servicios del transporte y consecuentemente a disminuir los accidentes de tránsito, durante el período 2018-2019
- Reforzamiento de la articulación territorial de los PP mediante el apoyo del CNSV
- Delimitar las funciones de las unidades en materia de transporte: MTC, MVCS y SUTRAN.
- Coordinar y especificar la conceptualización e interpretación de "ámbito nacional"
- Fortalecer las capacidades de entidades como PROVIAS, CORESEVI, con la finalidad que sirvan como soporte a los gobiernos regionales y locales
- Considerar las propuestas de criterios de programación brindadas por el equipo consultor, ajustando a las fuentes de información con que cuentan los gobiernos subnacionales. Esto último al tener en cuenta que es necesario un nuevo proceso de articulación territorial.

PROCESO (CONTENIDOS DEL 32 – 35)

► **Conclusiones**

- Los datos aportados por la PNP, así como las estadísticas del INEI, ponen de manifiesto la elevada accidentalidad en las vías urbanas. Sin embargo, los datos no son suficientemente detallados ni confiables. Sobre el mantenimiento, no se cuenta con información sobre el estado de las vías urbanas.
- No existe un sistema integral que pueda evaluar la ejecución de las metas físicas e identificar cuellos de botella y retrasos de forma oportuna

► **Recomendaciones**

- Se recomienda desarrollar un sistema informático, apoyado en herramientas TIC para el recojo de información, que permita tener información actualizada y fiable sobre las características de los accidentes de tránsito y sus causas.
- Para profundizar en el conocimiento y prevención de los accidentes de tránsito, es necesario desarrollar un Observatorio a cargo del CNSV
- Se propone desarrollar un sistema de información a nivel nacional con tres módulos: usuario, vía, vehículo. Los encargados deben ser: MTC, Gobierno regional y Municipalidades.

PRESUPUESTO (36 – 47)

► Conclusiones

- En cuanto a los productos priorizados se han observado actividades con un bajo % de ejecución presupuestal, lo que evidencia una baja capacidad de gestión del presupuesto asignado en aquellas actividades.
- Se identificaron inconvenientes vinculados a cambios organizacionales y sobre la coordinación respecto a cambios normativos. Asimismo, se identificaron inconvenientes originados por los escasos recursos humanos y su poca calificación para las labores de fiscalización o auditoría, y la demora en la elección de proyectos (criterios de programación pobres)
- Existe una tendencia negativa en el presupuesto destinado al componente de mantenimiento de las vías urbanas. Asimismo, la ejecución de este presupuesto también ha ido cayendo.
- En Arequipa los principales inconvenientes de la poca ejecución presupuestal están relacionados al monto asignado desde la unidad central (siendo este muy alto) y a los plazos existentes para la ejecución de obras de mantenimiento (muy cortos). En San Martín, la débil coordinación entre CNSV y CRSV origina cuellos de botella en el pedido de presupuesto
- Los criterios de programación propuestos para ambos programas presupuestales son deficientes, pues en la mayor parte de casos solo se indican las fuentes de información.
- PP0138 Producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores: El pliego rector y las unidades ejecutoras de los GORE y gobiernos locales señalaron que el registro de conductores lo realizan siguiendo criterios propios, y no los planteados en los PP0138.
- "Producto 3000480 ""Red vial auditada o inspeccionada Actores entrevistados señalaron que en la mayoría de los casos priorizan acciones de auditoría e inspección, en función del criterio de siniestralidad y concentración de accidentes en tramos de vías nacionales de administración directa o concesionada. Por consiguiente, el resto de los criterios resultan ignorados.
- "Producto 3000143 ""Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial "" El CNSV señaló que coordina estrechamente con unidades ejecutoras de municipalidades y GORE, en función de los pilares establecidos dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020.
- "PP0148 Producto 1 ""Control del parque automotor en vías urbanas En el trabajo de campo se ha identificado que no existen en la actualidad secciones dentro de las unidades ejecutoras, las cuales puedan llevar a cabo las actividades planteadas en el PP0148. Asimismo, las unidades ejecutoras actuales cuentan con bases de datos y fuentes de información diferentes, lo cual dificulta la consolidación de la información bajo criterios comunes. "
- "Producto 2 ""Gestión eficiente del tránsito"" Los actores entrevistados señalaron que, independientemente de los criterios de programación propuestos en el PP, lo que prima es la cantidad de recursos económicos y humanos con los que se

cuenta. Asimismo, el adecuado control de transporte de carga resulta sumamente complicado de programar, ya que afecta los circuitos económicos de las ciudades como Lima. Finalmente, las actividades relacionadas con auditorías se realizan en función del criterio de siniestralidad"

- "Producto 4 "" Infraestructura con mantenimiento"" GORE y gobiernos locales señalaron que la programación de la mayoría de acciones responde a la disponibilidad de recursos, a la demanda de la población o ante el acontecimiento de alguna emergencia
- No se dispone de información sobre costos unitarios en los distintos niveles de gobierno.

► **Recomendaciones**

- De acuerdo a los inconvenientes recogidos mediante el trabajo de campo, se deben de establecer mejores procesos que permitan una aprobación más rápida de TDR's. Además, se recomienda una mejor comunicación respecto a los cambios de normativa y los beneficios o cambios positivos que se busca por medio de estos. Asimismo, es necesaria realizar un estudio de capacidades necesarias y tratar de establecer contacto con las instituciones educadoras. Asimismo, la elección de proyectos debe estar en base de criterios de programación más específicos.
- Las recomendaciones se hacen en favor de fortalecer la comunicación entre la CNSV y CRSV que permita hacer pedidos de presupuesto más eficientemente.
- Se deben ajustar los plazos de ejecución de los montos según la capacidad de cada región y a la vez lograr que estos se homogenizen a nivel nacional (mediante capacitaciones a la mano de obra).
- Considerar las propuestas de criterios de programación brindadas por el equipo consultor, ajustando a las fuentes de información con que cuentan los gobiernos subnacionales. Esto último al tener en cuenta que es necesario un nuevo proceso de articulación territorial.
- Posteriormente a la implementación de las recomendaciones normativas, es necesario identificar los costos unitarios por región y tipo de servicio o bien asociado a cada uno de los tres componentes: Usuario (por servicio), Vehículo (por servicio), Vía (Por kilómetro).

INTRODUCCIÓN

En el Perú, desde el año 2007, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) viene implementando el Presupuesto por Resultados (PpR) como una reforma en el Sistema Nacional de Presupuesto que tiene la finalidad de asegurar la entrega de bienes y servicios eficaces a la población y contribuir a la mejora de su calidad de vida. Esta se define como una estrategia de gestión pública que vincula la asignación de recursos a productos y resultados medibles en favor de la población. En este sentido, requiere de una proyección clara de resultados, implementación de herramientas de rendición de cuentas, e información constante sobre los productos y efectos del gasto público.

Esta estrategia se viene implementando progresivamente, a través de: i) Programas Presupuestales, ii) Acciones de seguimiento del desempeño sobre la base de indicadores, iii) Evaluaciones Independientes, iv) Incentivos a la gestión, entre otros instrumentos.

Dentro de estas herramientas, las Evaluaciones Independientes buscan realizar un análisis de las intervenciones públicas, con el objetivo de proporcionar información confiable y útil en el proceso de toma de decisiones de gestión y presupuestales. Asimismo, buscan ayudar a las intervenciones a aprender sobre la consistencia de su diseño y los avances en su implementación, permitiendo sustentar decisiones presupuestales, y asegurando el acceso de la ciudadanía a información referida al uso de los recursos públicos.

Este tipo de evaluaciones rápidas, surgen con el crecimiento de la demanda por evaluación de los programas y la necesidad de tener una visión general del programa en un corto periodo de tiempo (DNP, 2012). En Chile, las Evaluaciones de Programas Gubernamentales (EPG) se han implementado desde 1997 y dependen de la Dirección de Presupuesto. Su objetivo es disponer de información que apoye la gestión de los programas públicos y el análisis de resultados en el proceso de asignación de recursos públicos (DIPRES, 2016). En Estados Unidos desde el 2002 se viene implementando el Program Assessment Rating Tool (PART), que mediante un cuestionario cerrado, evalúa el desempeño de los programas y propone ajustes. El PART ayuda a identificar las fortalezas y debilidades para informar las decisiones de gestión y financiación encaminadas a hacer el programa más efectivo (Office of Management and Budget, 2008). En Colombia, se ha diseñado la Evaluación Ejecutiva E2, que se creó con la intención de generar información oportuna y pertinente para que las entidades, tanto las ejecutoras como las que asignan los recursos, tomen decisiones sobre ajustes a los programas en el corto plazo e incrementen la eficiencia y eficacia de la ejecución de las políticas públicas (DNP, 2012).

En ese contexto, la herramienta de Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal (EDEP), hace énfasis en el análisis de la lógica del diseño de un programa o intervención, así como en aspectos vinculados a su implementación y desempeño (eficiencia, eficacia, calidad) en la entrega de bienes o provisión de servicios a la



población. Al evaluarse una intervención en curso, el trabajo de análisis se divide según tres grandes áreas temáticas: (a) Diseño, (b) Implementación y (c) Presupuesto y resultados.

El análisis del diseño se centra en evaluar la justificación de la intervención y la validación de la matriz de intervención del programa, incluyendo la pertinencia de los indicadores. La evaluación de implementación examina la estructura organizacional, procesos, cuellos de botella y buenas prácticas. Por último, la sección de presupuesto y resultados propone observar los procesos de transferencias en la intervención, la evolución del gasto presupuestal, así como la valoración sobre el desempeño de los indicadores. La evaluación de presupuesto coadyuva a identificar el nivel de ejecución de actividades y la eficiencia en costos.

La propuesta de modelo conceptual de esta EDEP incluye tres ámbitos como causas directas (usuario de la vía, vehículo e infraestructura), además de la gestión interinstitucional como parte incluida dentro de la recomendación de mejora de capacidades de planificación. Estos tres ámbitos, así como sus respectivos factores, son abordados para el análisis del PP0138 y PP0148, estableciéndose en esta EDEP su propuesta de rediseño para la formulación de un nuevo Marco Lógico.

En ese contexto, a continuación, se presenta el Informe Final del Servicio de Consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal (EDEP) las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre".



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*
INFORME FINAL

PARTE I: INFORMACIÓN SOBRE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA

1. DISEÑO DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA

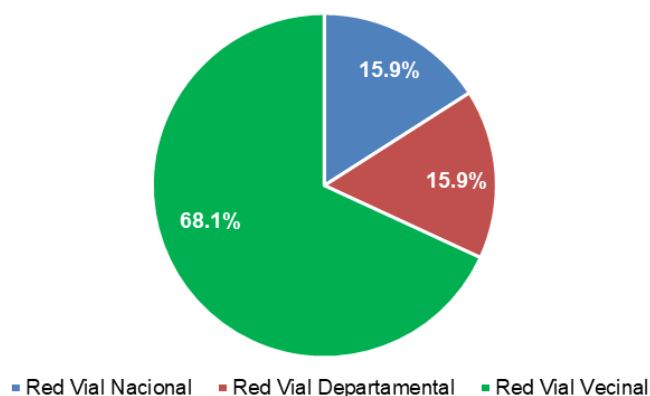
1.1. JUSTIFICACIÓN DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA: PROBLEMAS/NECESIDADES QUE SE ESPERA RESOLVER CON LA INTERVENCIÓN (CONTENIDO 01)

1.1.1. Infraestructura vial

Descripción

Según la información del MTC, la red vial del Perú está organizada en tres niveles: (i) Red primaria o nacional; (ii) Red secundaria o departamental (Regional); y (iii) Red terciaria o caminos vecinales

Figura 1: Composición de la Red Vial del Perú



- La Red Vial Nacional concesionada, mediante 15 contratos de concesión, representa 5819.1 Km. de carreteras, implican un compromiso de inversión de US\$ 3 995 millones, de los cuales hasta el año 2013 se han ejecutado US\$ 2,901.8 millones (MTC, 2014, pp. 53-54)
- La Red Vial Departamental –competencia de los Gobiernos Regionales– está compuesta de 24,992.3 km. de los cuales solamente 2,517.8 Km. se encuentran pavimentados (10.1%) (MTC, 2014, p. 36).
- La Red Vial Vecinal –competencia de los Gobiernos Locales– está compuesta de 106,794.5 kilómetros registrados por el MTC, de los cuales solamente 1,933.0 Km. se encuentran pavimentados (1.8%) (MTC, 2014, p. 36).

Carencia de información

Por medio de la revisión de la información secundaria disponible, así como por las entrevistas mantenidas hasta la fecha con los diferentes organismos con competencias en la materia (DGCF, DGTT, Provías Nacional, Provías Descentralizado, MML, municipalidades distritales, etc.), se ha constatado que existe una carencia total de información relacionada con la infraestructura vial urbana debido a que no existe un inventario vial. La escasez de recursos de las municipalidades, titulares de las vías urbanas, puede ser un factor importante para que el inventario de las vías no se realice de forma sistemática y exhaustiva.

Esfuerzos por inventariar

Cabe señalar que la elaboración del inventario conlleva un trabajo de detalle, ya que se toman datos muy precisos relativos al estado de la calzada y su geometría, como IRI, CBR, espesor del pavimento, peralte, etc., por lo que si bien por este motivo no pueda aplicarse al ámbito urbano en toda su magnitud, se tendrá en cuenta su complementariedad con otro tipo de inventario, como el inventario básico, descrito dentro del “Manual de Inventarios Viales, MTC 2014”¹.

- Con el apoyo de Provías Descentralizado, 192 municipalidades provinciales tienen inventario vial georreferenciado a nivel básico. Sin embargo, aproximadamente el 48% de estas provincias requieren ser actualizados
- Desde el 2017, la DG CyF viene desarrollando el inventario Vial de Carácter Básico de la Red Vial Vecinal o Rural de los departamentos de Huánuco, Cusco y Piura.

¹ El “Manual de Carreteras, Mantenimiento o Conservación Vial” elaborado por el MTC en Marzo del 2014, incluye en su capítulo 4: Inventario de Condición, el detalle de cómo realizar este tipo de inventario, incluyendo los aspectos generales de este inventario, como información de referencia, identificando los puntos de referencia (PR), identificación de la carretera, descripción de la misma, identificación de las calzadas, codificación de los carriles y berma, carretera afirmada o pavimentada, entidades responsables, etc.

Conclusión final

En relación con el estado de la infraestructura, “la red de carreteras peruanas es actualmente conexas, aunque poco densa y mallada. La densidad vial es de 0.012 km de vías pavimentadas por kilómetro cuadrado de superficie (0.056 de carreteras sin pavimentar), densidad relativamente baja en comparación con otros países de la zona. El problema, sin embargo, no es su longitud o cobertura, sino el estado en que se encuentran muchas de las vías (PP148)”.

1.1.2. Accidentabilidad y Seguridad Vial

Según la Tabla 1, en el año 2015 se han registrado 95,532 accidentes de tránsito. Los departamentos que concentraron poco más del 80% de accidentes fueron: Lima (55.8%), seguido de Arequipa (5.4%), La Libertad (5.1%), Cusco (4.8%), Piura (4%), Callao (3.7%) y Huánuco (2.8%).

Tabla 1: Número de accidentes de tránsito por regiones, 2004 – 2015

Años	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Amazonas	109	170	96	98	271	220	95	239	496	542	463	381
Ancash	1 398	1 545	1 156	1 261	1 616	2 263	1 946	2 267	2 847	2 476	2 477	1 697
Apurímac	214	210	156	199	428	183	129	185	615	525	643	531
Arequipa	3 808	3 886	3 736	4 652	5 594	5 293	4 809	5 637	5 700	6 438	5 630	5 182
Ayacucho	1 200	620	1 040	836	752	613	1 480	1 006	911	1 061	1 101	1 416
Cajamarca	332	710	1 037	1 820	3 070	3 590	3 182	2 945	3 185	3 156	2 119	1 276
Callao	2 634	2 640	6 805	3 123	3 299	3 112	2 871	2 931	3 553	3 543	3 402	3 554
Cusco	1 133	1 003	1 698	2 397	2 514	1 774	406	549	1 956	4 009	4 100	4,604
Huancavelica	72	46	166	26	47	56	71	50	176	86	201	249
Huánuco	608	612	368	436	462	673	508	801	1 087	1 648	4,283	2 708
Ica	1 930	1 721	1 334	1 494	1 404	1 485	1 573	1 565	1 630	1 907	1 512	1 172
Junín	927	2 523	1 927	1 568	1 889	1 819	2 333	2 138	3 182	3 604	2,711	2 367
La Libertad	4 100	3 873	3 608	4 275	4 020	3 625	3 728	3 790	4 620	4 787	4,658	4 853
Lambayeque	600	596	918	530	597	909	1 513	2 141	2 929	3 175	3 342	2 340
Lima	49 603	49 104	47 789	51 080	52 684	52 916	50 520	49 407	52 568	54 362	53 924	53 305
Loreto	1 188	1 305	1 534	1 161	1 081	1 092	1 078	820	470	265	410	394
Madre de Dios	221	167	252	123	112	76	59	80	144	479	510	488
Moquegua	500	557	504	582	554	654	656	762	810	844	665	573
Pasco	39	29	61	92	90	205	181	216	144	90	50	95
Piura	1 238	1 667	1 381	1 522	1 593	1 585	1 854	1 937	3 452	4 089	3 834	3 867
Puno	532	857	1 110	1 083	929	931	992	1 368	980	1 154	953	922
San Martín	207	155	301	260	382	491	832	911	1 058	1 281	1 269	1 168
Tacna	1 205	297	170	242	243	1 037	1 208	1 289	1 467	1 608	1 349	1 142
Tumbes	185	268	271	264	309	295	336	318	507	483	438	433
Ucayali	689	384	422	848	1 397	1 129	1 293	1 143	1 205	1 150	1 060	815
TOTAL	74 672	74 945	77 840	79 972	85 337	86 026	83 653	84 495	95 692	102 762	101104	95 532

Fuente: Accidentes declarados en las Unidades de la PNP
Elaboración: EMG-PNP/OFITEL Y MTC/OGPP – Oficina de Estadística

Analizando las causas de los accidentes de tránsito, podemos notar que para el año 2015, de los 95,532 accidentes de tránsito registrados, el 78.0% se concentran en las siguientes causas: exceso de velocidad (32.1%), imprudencia del conductor (28.8%), imprudencia del peatón (9.0%) y ebriedad del conductor (8.1%).

**PERÚ**Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.
INFORME FINAL

Asimismo, debido a que a lo largo del período 2004-2015, no solo los conductores han sido los causantes de accidentes, se puede deducir que en el Perú no existe una cultura de seguridad vial.

Tabla 2: Porcentaje de accidentes de tránsito por causas, 2004 – 2015

Año / causa	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Exceso de velocidad	31.6%	32.2%	31.8%	31.4%	29.9%	29.0%	31.3%	32.1%	32.8%	32.3%	32.6%	32.1%
Ebriedad conductor	9.2%	8.5%	9.4%	9.5%	10.0%	10.6%	8.7%	10.6%	11.0%	11.7%	9.8%	8.1%
Imprudencia del conductor	25.2%	26.0%	25.4%	26.0%	26.0%	27.2%	27.9%	27.4%	26.7%	27.8%	28.1%	28.8%
Imprudencia del peatón	8.3%	9.0%	9.0%	9.8%	8.6%	8.1%	8.4%	7.6%	7.8%	8.3%	7.3%	9.0%
Imprudencia del pasajero	2.5%	3.1%	3.1%	3.4%	3.0%	2.7%	2.6%	2.3%	2.3%	2.1%	2.1%	-
Exceso de carga	0.9%	0.8%	1.0%	0.1%	0.9%	1.0%	0.6%	0.5%	0.6%	0.5%	0.4%	-
Desacato de sen. Tránsito	2.9%	2.7%	2.9%	2.4%	1.9%	2.2%	2.6%	2.1%	2.1%	2.1%	2.5%	2.7%
Falla mecánica	2.8%	2.8%	3.0%	2.9%	3.0%	2.7%	2.5%	2.7%	2.5%	2.3%	2.1%	2.0%
Falta de luces	0.6%	0.7%	0.7%	0.8%	0.8%	0.8%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	-
Pista en mal estado	1.4%	1.5%	1.3%	1.4%	1.8%	1.5%	1.3%	1.4%	1.7%	1.7%	1.8%	1.7%
Señalizac. Defectuosa	0.8%	0.9%	0.8%	0.9%	1.1%	1.0%	0.8%	1.0%	0.9%	0.8%	0.7%	0.7%
Otros	13.9%	11.7%	11.6%	11.3%	13.1%	13.3%	12.8%	11.9%	11.3%	10.0%	12.1%	14.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística

Elaboración: MTC – Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Según nos muestra la Tabla 3, podemos percibir que el total de accidentes de tránsito ha ido aumentando progresivamente, donde el número de víctimas viene siendo directamente proporcional. Cabe resaltar que el número de fallecidos por año vienen disminuyendo respecto a etapas anteriores (2015 – 2965 fallecidos, 2005 – 3302 fallecidos), a pesar del ya mencionado incremento de siniestros.

Tabla 3: Número de accidentes de tránsito por estado de la víctima, 2005 – 2015

Estado de la víctima	Año										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fallecidos	3,302	3,481	3,510	3,489	3,243	2,856	3,531	3,209	3,110	2,798	2,965
Heridos/ lesionados	40,523	46,832	49,857	50,059	48,395	49,716	49,291	54,484	59,453	58,148	56,499
Total víctimas	43,825	50,313	53,367	53,548	51,638	52,572	52,822	57,693	62,563	60,946	59,464
Total accidentes	75,012	77,840	79,972	85,337	86,026	83,653	84,495	94,923	102,762	101,104	95,532

Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística

El MTC viene identificando los puntos negros de accidentalidad en las ciudades de Tipo A de acuerdo con la clasificación del MEF - Clasificación de las Municipalidades dentro del Programa de Modernización Municipal (PMM) y del Plan de Incentivos (PI). De acuerdo con lo anterior, las municipalidades han sido clasificadas en 4 categorías según su población, carencias, necesidades y potencialidades. Por consiguiente, podemos focalizar el problema en la Tabla 4, en la que nos enseña que Lima necesita ser el principal departamento en atención sobre este tema con más de dos mil puntos negros.

Tabla 4: Puntos de alta accidentabilidad identificados por el MTC

Dpto	Provincia	PN determinados por el estudio del MTC 2015	PN atendidos en PI 2016	Nuevos PN generados en 2016	PN que se atenderán según estimación del MTC			
					Para 2016	Para 2017	Para 2018	Para 2019
Arequipa	Arequipa	66	22	7	51	21	21	21
Callao	Callao	100	37	10	73	30	30	30
La Libertad	Trujillo	130	39	13	104	42	42	42
Lambayeque	Chiclayo	57	46	6	17	7	7	7
Tacna	Tacna	17	14	6	9	6	6	6
Lima	Lima	2,083	332	275	2,026	839	839	839
Total puntos negros en municipalidades Tipo A		2,453	490	317	2,280	945	945	945

Fuente: MTC. CNSV

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Como se ha podido comprobar con los datos mostrados anteriormente, en Perú, la inseguridad vial es principalmente urbana. De hecho, la tasa de accidentes se encuentra entre las más altas de las ciudades latinoamericanas. Tal como reconoce el MTC, *“la seguridad vial es uno de los principales retos ya que, a pesar de ser un país con bajo parque automotor en la región, tiene la mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (15.9 por cada 100,000 habitantes) al compararlo con Chile (12.3), Colombia (15.6) y Argentina (12.6)”*.

Tabla 5: Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito. Parque automotor. 2010

País	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito*	Parque automotor** (millones)
Perú	15.9	3.2
Chile	12.3	3.4
Colombia	15.6	7.2
Argentina	12.6	14.2
España	5.4	31.1
Reino Unido	3.7	35.2

Fuente: Global Status Report on Road Safety (OMS, Global Status Report on Road Safety, 2013). Tramos de concentración de accidentes de tránsito en las carreteras del Perú. CNSV

* Cifras estimadas que consideran las muertes ocurridas posteriormente al accidente de tránsito (por cada 100 000 habitantes)

** Vehículos registrados. Incluye vehículos ligeros de 4 ruedas, motos de 2 y 3 ruedas, camiones pesados, buses y otros

Según los datos estadísticos de la Tabla 6, podemos observar que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito nos muestra que de cada 100,000 habitantes aproximadamente 16 murieron por accidentes de tránsito en el año 2010. En el año 2014, ocurrieron 101,307 accidentes de tránsito de los cuales el 98% fueron en la ciudad. Esto puede relacionarse con los años de la flota de vehículos que rodean en promedio 14. Por otro lado, podemos identificar que la velocidad promedio en vías arteriales entre 14-16 km/hr.

Tabla 6: Datos estadísticos o cuantitativos sobre el problema identificado

Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (2010)*	15.9
Número de accidentes de tránsito (2014)*	101,307
Número de accidentes de tránsito en ciudad (2014)	98,973
Velocidad promedio en vías arteriales***	14-16 km/hr
Años de flota de vehículos*** (promedio)	14

*Por 100 000 habitantes. Global Status Report of Road Safety

*Se ajustó cuadro 4 en Huancavelica, Huánuco y Ucayali. Fuente PNP

**JICA, 2013

***NAMA, 2015 para Lima.

1.1.3. Línea de tiempo

En relación con las políticas y programas públicos que ha llevado a cabo el MTC para enfrentar la inseguridad vial en el transporte terrestre, con énfasis en el transporte urbano, es necesario recalcar que, si bien el MTC no tiene competencias sobre el ámbito urbano, sí tiene la rectoría a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre y es, por tanto, la autoridad competente para dictar las normas correspondientes a la gestión de la infraestructura vial y fiscalizar su cumplimiento. En este sentido, actualmente se cuenta con el PP148 el cual aborda el transporte urbano desde las competencias de los gobiernos locales, pero no invalida la rectoría del MTC en el marco del PP148.

De este modo, en el ámbito del transporte terrestre, la línea de tiempo sobre políticas y programas llevados a cabo por el MTC para enfrentar la inseguridad vial sería la siguiente:

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 se aprobó con Decreto Supremo N° 013-2007-MTC, con el objetivo de “de estructurar una política pública en seguridad vial que permita priorizar acciones a favor de la generación de una cultura de respeto por las normas de tránsito que conlleva a la reducción de los niveles de siniestros viales y mejorar la calidad de vida de la sociedad”.

El Plan contenía actividades puntuales de capacitaciones, identificación de puntos negros y actuaciones genéricas, si bien no existía para ello una base de datos suficientemente confiable. Este Plan no fue renovado a su finalización, si bien se hizo una evaluación para retroalimentar el nuevo plan.

Por su parte, en 2014, el CNSV desarrolló una consultoría internacional con financiamiento del Banco Iberoamericano de Desarrollo (BID) para elaborar una propuesta de Plan Nacional de Seguridad Vial 2015-2024.

Paralelamente, el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), dentro de su rol de ente rector del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y en el marco de la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, aprobó ese mismo año una Directiva que contenía los procedimientos y principios que se deberían considerar en los Planes Estratégicos Nacionales. Cabe señalar que CEPLAN no puede aprobar el Informe Técnico del Plan de Seguridad Vial porque el CNSV no es un Sistema de acuerdo a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo –LOPE. Sin embargo, y tal y como se cita al final de esta línea del tiempo, en el año 2017 se ha aprobado por Decreto Supremo el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021 (Decreto Supremo N° 019-2017-MTC).

PP0061: Reducción del costo, tiempo e inseguridad vial en el sistema de transporte terrestre. Dicho programa tuvo vigencia desde el año 2012 hasta finales del 2015.

PP0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte, vigente desde el 2016 hasta la actualidad.

A su vez, se cuenta con las asignaciones presupuestarias que no resultan en productos - APNOP (considerando las de transporte urbano/vías urbanas relacionadas con la mejora de la seguridad vial, las cuales se enumeran en los apartados 2.1.3, acápite C y 2.3.3.).

El MTC lleva a cabo dentro del programa de incentivos, la “Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el ministerio de transportes y comunicaciones – MTC”. Si bien dichos puntos negros no se ubicaban en zonas urbanas, sino en vías provinciales y vías distritales, la meta estaba dirigida a las municipalidades tipo A (Lima, Callao y algunas capitales de región), que son predominantemente urbanas.

Tal y como se ha mencionado previamente, puesto que en la actualidad se encuentra en fase de elaboración y por tanto no ha sido implementado aún, el PP0148, programa presupuestal del transporte urbano, seguirá en la línea de estos programas de mejorar la seguridad vial (entre otros aspectos) en el transporte terrestre en dicho ámbito.

Dentro de este marco de políticas enfocadas a la mejora del transporte urbano, en el año 2017 se elaboró la propuesta de “Política Nacional de Transporte Urbano-PNTU (MTC)”. Tal y como recoge esta propuesta de PNTU, “el Sistema de Transporte Urbano en Perú, se caracteriza por una serie de falencias y problemas, derivados en parte de la inexistencia de una Política Nacional sectorial integral que genere lineamientos, objetivos y estrategias a los diferentes niveles de gobierno regional y municipal.

El modelo actual de transporte urbano, basado en un esquema ineficiente, de baja calidad y cuya prestación se realiza bajo un modelo empresarial que por sus características es inseguro e incómodo para los usuarios, hace indispensable que el Gobierno Nacional formule una política pública en materia de transporte urbano, que responda a esta problemática y dote a los entes territoriales encargados de implementarla de las herramientas que les permitan solucionar los problemas del sistema de transporte urbano en las ciudades del territorio peruano, mejorando la calidad de vida de los habitantes y haciendo a las ciudades más productivas y competitivas”.

Así, el objetivo general de este PNTU es dotar a las ciudades de sistemas de transporte seguro, confiable, con altos estándares de calidad, respetuoso del medio ambiente, institucionalmente coordinados, financiera y económicamente sostenible. Los objetivos específicos se encuentran en consonancia con los lineamientos de una movilidad urbana sostenible (social, económica y medioambiental) ,a saber, transporte urbano seguro y de calidad, accesible para todos, priorizando los modos masivos y colectivos así como los modos no motorizados, sostenible financiera y medioambientalmente, y todo ello mejorando los niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables para la planeación, operación, control y seguimiento del sistema de transporte en las ciudades, y subordinado a la regulación sobre el ordenamiento territorial y la movilidad urbana.

Sin embargo, cabe indicar que esta PNTU se centra básicamente en los sistemas de transporte público urbanos de pasajeros, sin considerar lo que sería el planteamiento de

un Plan de Seguridad Vial Urbana que trate de dar respuesta a la necesidad de que las administraciones locales dispongan de instrumentos para el desarrollo de planes de seguridad vial, especialmente en el ámbito local y urbano.

Finalmente, ante la necesidad de contar con un nuevo instrumento de gestión que permita continuar con la Política Nacional de Seguridad Vial en el Perú, la Dirección General de Transporte Terrestre y la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones han emitido opinión favorable para la aprobación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017 – 2021 (Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, publicado en El Peruano el viernes 8 de septiembre de 2017). Previamente, en agosto de 2017, el Consejo Nacional de Seguridad Vial aprobó la propuesta de Este Plan Estratégico, que contiene los componentes que estructuran las dimensiones temáticas y de trabajo de la Seguridad Vial, en concordancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y las directivas metodológicas que exige el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico – CEPLAN.

El objetivo del Plan es “mejorar las condiciones de seguridad vial, principalmente a través de medidas preventivas y correctivas necesarias para reducir los niveles de riesgo y exposición de los usuarios de las vías, y de esta forma contribuir a garantizar a los ciudadanos iguales oportunidades para desarrollar su máximo potencial y el ejercicio efectivo de sus derechos humanos”

1.1.4. Justificación final

La evidencia recogida por el PP0138 y el PP0148, focalizada en el ámbito urbano y en aquellas actividades orientadas al mantenimiento de la infraestructura vial y la mejora de la seguridad vial, muestran, en relación con el estado de la infraestructura, que esta se encuentra en un estado insuficiente de calidad, con un nivel bajo en su pavimentado y mantenimiento, lo que se traduce en un incremento de los costes derivados del transporte, tanto por pérdidas de tiempo, como por un aumento de los costes de operación y de los costes ambientales derivados de la congestión.

A su vez, en relación con la seguridad vial, existe una fuerte ocurrencia de accidentes de tránsito en zonas urbanas, donde se registran casi el 97% de estos accidentes. En el 2015, más de un 80% de estos accidentes fueron debidos a factores humanos, siendo este tipo de accidente la principal causa de muerte a nivel nacional, sobre los homicidios y suicidios (2011-13).

En ese sentido, es necesario ejecutar acciones destinadas a mejorar ambos factores, y con ello, contribuir a elevar la competitividad del transporte terrestre y la seguridad vial en las carreteras urbanas. Por tanto, las acciones de mantenimiento y/o proyectos que resultan necesarios para garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre deben ser propuestas de forma que se actúe sobre aquellos puntos identificados como de mayor accidentalidad, considerando la causalidad de los accidentes, así, reducir las altas tasas de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito en las ciudades principales.

1.2. POBLACIÓN OBJETIVO Y FOCALIZADA (CONTENIDO 02 Y 03)

1.2.1. Caracterización y cuantificación de la población potencial y objetivo, así como la población priorizada o atendida actualmente y la que se tiene previsto atender en los próximos años (Contenido 02)

Dado que la presente EDEP se centra en aquellas acciones de mantenimiento y aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre, y focalizado en el transporte urbano, se ha considerado como población objetivo la establecida dentro del PP0148, ya que en el PP0138 se contempla en total de la población del Perú.

Para ordenar la categoría de “centro urbano” se toma la Ley de Demarcación y Organización Territorial N° 27795, la cual considera:

- “Ciudad” al centro urbano con población entre 5.001 y 500.000 habitantes
- “Metrópoli” al asentamiento con población mayor al medio millón de personas.

En este sistema urbano también se clasifican a las ciudades en menores, intermedias y mayores, según los siguientes parámetros:

- Metrópoli Nacional: Lima-Callao
- Áreas Metropolitanas / Metrópoli Regional: de 500.001 a 999.999 habitantes;
- Ciudad Mayor Principal: de 250.001 a 500.000 habitantes
- Ciudad Mayor: de 100.001 a 250.000 habitantes;
- Ciudad Intermedia Principal: de 50.001 a 100.000 habitantes;
- Ciudad Intermedia: de 20.001 a 50.000 habitantes;
- Ciudad Menor Principal: de 10.000 a 20.000 habitantes;
- Ciudad Menor: de 5.000 a 9.999 habitantes.

A. Población potencial

Es toda aquella persona que hace uso o que potencialmente usará el servicio de transporte de personas y carga. Con el fin de focalizar las intervenciones, se busca satisfacer las necesidades de las personas que requieren acceso a servicios sociales básicos y a oportunidades de mercados a fin de mejorar la calidad de vida de dichas personas. En tal sentido, la población potencial será la que utilizará el servicio de transporte terrestre por carretera, principalmente en el ámbito urbano.

Debido a que el contenido evaluado de este programa presupuestal se circunscribe al transporte terrestre y a que esta EDEP se está focalizando en el área urbana, por ser donde se registran el mayor número de accidentes de tránsito, se prestará atención a aquellas urbes en donde sea viable realizar reformas del transporte y tránsito urbano significativas, por lo que la población potencial abarca aquellas personas que viven en centros urbanos considerados: Metrópoli Nacional (Lima Metropolitana); Metrópolis

**PERÚ**Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.
INFORME FINAL

Regionales (Chiclayo, Trujillo y Arequipa); Ciudades Mayores Principales (Juliaca, Tacna, Huancayo, Chimbote, Cusco, Piura, e Iquitos); Ciudades Mayores (Pisco, Tumbes, Huaraz, Puno, Tarapoto, Huánuco, Chincha Alta, Ayacucho, Sullana, Pucallpa, Cajamarca e Ica); y Capitales Regionales o Ciudades Principales con Baja Población (Chachapoyas, Huancavelica, Moyobamba, Abancay, Moquegua, Cerro de Pasco, Ilo, Puerto Maldonado y Talara).

Tabla 7: Distribución de la Población según el tamaño de las Ciudades

N	Ciudad	Departamento	Población	N°	Ciudad	Departamento	Población
Capital regional o ciudad principal con baja población				Ciudad Mayor Principal (250.001 a 500.000 habitantes)			
1	Chachapoyas	Amazonas	29,869	1	Juliaca	Puno	273,882
2	Huancavelica	Huancavelica	47,866	2	Tacna	Tacna	293,116
3	Moyobamba	San Martín	56,452	3	Huancayo	Junín	364,725
4	Abancay	Apurímac	58,741	4	Chimbote	Ancash	371,012
5	Moquegua	Moquegua	60,572	5	Cusco	Cusco	427,218
6	Cerro de Pasco	Pasco	66,272	6	Piura	Piura	436,440
7	Ilo	Moquegua	67,428	7	Iquitos	Loreto	437,376
8	Puerto Maldonado	Madre de Dios	74,494				
9	Talara	Piura	90,830				
Ciudad Mayor (100.001 a 250.000 habitantes)				Metrópoli Regional (mayores a 500.000 habitantes)			
1	Pisco	Ica	104,656	1	Chiclayo	Lambayeque	600,440
2	Tumbes	Tumbes	111,595	2	Trujillo	La Libertad	799,550
3	Huaraz	Ancash	127,041	3	Arequipa	Arequipa	869,351
4	Puno	Puno	140,839	Metrópoli Nacional (mayores a 500.000 habitantes)			
5	Tarapoto	San Martín	144,186	1	Lima Metropolitana	Lima- Callao	9,886,647
6	Huánuco	Huánuco	175,068				
7	Chincha Alta	Ica	177,219		Total ciudades		32
8	Ayacucho	Ayacucho	180,766		Total Población		17,357,025
9	Sullana	Piura	201,302				
10	Pucallpa	Ucayali	211,651				
11	Cajamarca	Cajamarca	226,031				
12	Ica	Ica	244,390				

Fuente: INEI, Estado de la Población Peruana 2015. PP0148
Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

B. Cuantificación de la población potencial

De acuerdo con el estudio sobre las ciudades peruanas, las ciudades principales y capitales de departamento que cumplen los criterios para ser incluidas en la población potencial se pueden apreciar en la tabla N° 16. En estas 32 ciudades se concentra el 55.70% del total de la población peruana estimada para el 2015 por el INEI.

Tabla 8: Población Potencial

Valor	Unidad de medida
17,357,025	Personas

Fuente: INEI, Estado de la Población Peruana 2015

1.2.2. Criterios de focalización (Contenido 03)

De acuerdo con el PP148, las ciudades con mejor perfil para la implementación de un Programa Nacional de Inversiones de Transporte Urbano dirigidas a la mejora del mantenimiento y seguridad vial son las ciudades con un tamaño poblacional mayor a 250,000 habitantes. Además, estas son las ciudades que concentran el mayor número de accidentes y los mayores niveles de congestión.

Tabla 9: Criterio de focalización

Criterio de focalización	Justificación
Tamaño de centro urbano mayor a 250,000 habitantes.	Estas ciudades son las más aptas para implementar proyectos de mejora de la vía y de seguridad vial. La mayor concentración de accidentes (98%) se da en el sector urbano. Asimismo, este problema se concentra en las cinco ciudades principales del país: Arequipa, Chiclayo, Lima, Tacna y Trujillo. Por ello, la focalización debe recoger la relación de mayor población y mayor incidencia de accidentes.

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

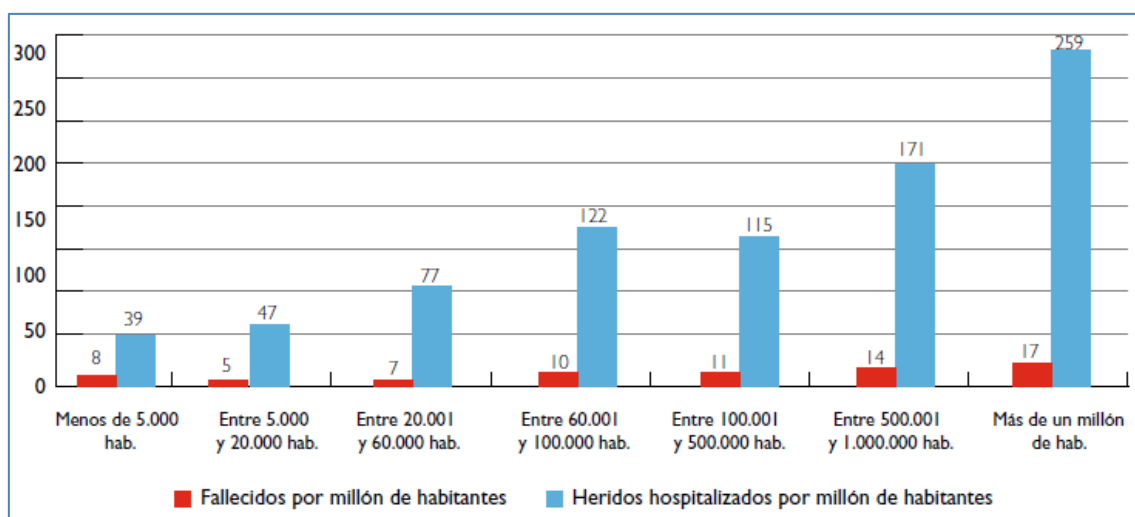
Este criterio es similar al empleado en la Propuesta de Meta 19: “Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de accidentes de tránsito priorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y medidas para el fortalecimiento de la educación en seguridad vial” en el Marco del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal para el año 2017, donde se considera que la población que presenta el problema identificado (altas tasas de accidentes de tránsito en vías urbanas) es la correspondiente a las Municipalidades Tipo A.

A nivel internacional, este criterio de focalización viene reforzado por el hecho constatado en otros países que disponen de registros de accidentabilidad muy fiables, de que, de forma general, el tamaño de la población urbana está en relación con la tasa

de mortalidad (número de fallecidos por millón de habitantes), de manera que la mortalidad por accidentes de tráfico aumenta con el tamaño de la población, siendo los municipios de más de un millón de habitantes los que tienen las tasas más elevadas de mortalidad, seguidos de los municipios con población entre 500.001 y un millón.

El gráfico siguiente muestra los indicadores “fallecidos por millón de habitantes” y “heridos hospitalizados por millón de habitantes” registrados en el año 2013 en España, en función del tamaño del municipio, en el que queda claramente de manifiesto que lo anteriormente expuesto:

Figura 2: Tasa de fallecidos y heridos hospitalizados por millón de habitantes, en función del tamaño del municipio. 2013



Fuente: Las principales cifras de la siniestralidad en vías urbanas en España. 2013. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

A. Población objetivo

Utilizando el criterio de focalización sólo tomamos aquellos habitantes de centros urbanos que puedan considerarse ciudades mayores, es decir, con un número de habitantes mayor a 250,000 habitantes. En el año 2015 (datos incluidos en el PP) esto era cumplido por 11 ciudades, con una población objetivo de 14,759, 757 personas en dicho año.

Tabla 10. Población Objetivo

Valor 2015 (PP0148)	Unidad de medida
14,759,757	Personas

Fuente: INEI

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

B. Atributos de la población objetivo

El 46% de la población peruana residen en las 11 ciudades tomadas como población objetivo. La distribución poblacional es tan heterogénea que no se puede tomar necesariamente a las capitales departamentales como las más pobladas. Algunos atributos basados en el tamaño de estas ciudades son:

- Dos de las ciudades consideradas no son capitales de departamento.
- Solo 4 ciudades pueden considerarse metrópolis y hay 7 ciudades con poblaciones mayores a 250,000 habitantes.
- Lima representa el 67% de población de estas 11 ciudades. Distritos como San Juan de Lurigancho (1.07 millón), San Martín de Porres (686 mil), Ate (611 mil) y Comas (522,760) tienen poblaciones similares a las de las metrópolis.

En tal sentido, la población objetivo estará compuesta por aquellas ciudades cuya población exceda los 250,000 habitantes. Por lo tanto, el tamaño de la población, separada por sus atributos, estará expresado según la siguiente tabla:

Tabla 11: Atributos de la Población Objetivo

Atributo Valor	Unidad de medida
2,603,769	Población de ciudades mayores principales
2,269,341	Población de las metrópolis regionales
9,886,647	Población de la metrópoli nacional
14,759,757	Total de la Población Objetivo

Fuente: INEI, Estado de la Población Peruana 2015

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

De este modo, y tal y como se ha comentado en este apartado, Lima metropolitana (Lima y Callao) representan un 67% de la población objetivo. A continuación, por su tamaño, se sitúan Chiclayo, Trujillo y Arequipa, siendo estas 4 ciudades las que más peso poblacional tienen dentro de la población objetivo establecido.

Como criterios adicionales a los propuestos por el MTC, hay que indicar que, dentro de la población objetivo seleccionada, no se han considerado de forma específica a aquellos colectivos de población más vulnerables desde el punto de vista de la siniestralidad en vías urbanas como serían:

- Desde el punto de vista del grupo de edad: niños y personas de la tercera edad (adulto mayor).
- Desde el punto de vista del modo de desplazamiento: peatones, motoristas y ciclistas.

C. Pertinencia de una variación en la población objetivo

Si bien las estadísticas reflejan que el mayor número de accidentes dentro del ámbito urbano se dan en aquellos núcleos urbanos con población superior a los 250.000 habitantes, durante el trabajo de campo, se han detectado graves problemas relacionados con la seguridad vial y el estado de la infraestructura en ciudades con menor número de habitantes.

En el caso de la región de San Martín, concretamente en las ciudades de Tarapoto y Moyobamba, se observó un elevado número de vehículos menores en circulación (el parque automotor se compone mayoritariamente por este tipo de vehículo), con un comportamiento de los usuarios poco adecuado desde el punto de vista de la seguridad vial.

Además, en esta región se han detectado graves deficiencias en el estado de las vías urbanas, concretamente el fenómeno de las lluvias arrasa materiales de las zonas altas y deterioran el estado de la calzada.

De este modo, se propone como nueva población objetivo la población de las 32 ciudades incluidas como población potencial dentro del PP148. En estas 32 ciudades se concentra el 55.70% del total de la población peruana estimada para el 2015 por el INEI como se muestra en la tabla siguiente.

En este sistema urbano también se clasifican a las ciudades en menores, intermedias y mayores, según los siguientes parámetros:

- Metrópoli Nacional: Lima-Callao
- Áreas Metropolitanas / Metrópoli Regional: de 500.001 a 999.999 habitantes;
- Ciudad Mayor Principal: de 250.001 a 500.000 habitantes
- Ciudad Mayor: de 100.001 a 250.000 habitantes;
- Ciudad Intermedia Principal: de 50.001 a 100.000 habitantes;
- Ciudad Intermedia: de 20.001 a 50.000 habitantes;
- Ciudad Menor Principal: de 10.000 a 20.000 habitantes;
- Ciudad Menor: de 5.000 a 9.999 habitantes.

Tabla 12: Distribución de la Población según tamaños de ciudades

Nº	Ciudad	Departamento	Población	Nº	Ciudad	Departamento	Población
Capital regional o ciudad principal con baja población				Ciudad Mayor Principal (250.001 a 500.000 habitantes)			
1	Chachapoyas	Amazonas	29,869	1	Juliaca	Puno	273,882
2	Huancavelica	Huancavelica	47,866	2	Tacna	Tacna	293,116
3	Moyobamba	San Martín	56,452	3	Huancayo	Junín	364,725
4	Abancay	Apurímac	58,741	4	Chimbote	Ancash	371,012
5	Moquegua	Moquegua	60,572	5	Cusco	Cusco	427,218
6	Cerro de Pasco	Pasco	66,272	6	Piura	Piura	436,440
7	Ilo	Moquegua	67,428	7	Iquitos	Loreto	437,376
8	Puerto Maldonado	Madre de Dios	74,494				
9	Talara	Piura	90,830				
Ciudad Mayor (100.001 a 250.000 habitantes)				Metrópolis Regional (mayores a 500.000 habitantes)			
1	Pisco	Ica	104,656	1	Chiclayo	Lambayeque	600,440
2	Tumbes	Tumbes	111,595	2	Trujillo	La Libertad	799,550
3	Huaraz	Ancash	127,041	3	Arequipa	Arequipa	869,351
4	Puno	Puno	140,839	Metrópolis Nacional (mayores a 500.000 habitantes)			
5	Tarapoto	San Martín	144,186	1	Lima Metropolitana	Lima- Callao	9,886,647
6	Huánuco	Huánuco	175,068				
7	Chincha Alta	Ica	177,219		Total ciudades		32
8	Ayacucho	Ayacucho	180,766		Total Población		17,357,025
9	Sullana	Piura	201,302				
10	Pucallpa	Ucayali	211,651				
11	Cajamarca	Cajamarca	226,031				
12	Ica	Ica	244,390				

Fuente: INEI, Estado de la Población Peruana 2015

1.3. DISEÑO DE LA INTERVENCIÓN EVALUADA (CONTENIDO 04, 05, 06 Y 07)

Al igual que en apartados anteriores, para la concreción de este apartado se analizará la información incluida sobre transporte terrestre en el PP0138, haciendo hincapié en lo relativo al mantenimiento y seguridad vial dentro del ámbito urbano. En este sentido, se presentará aquella información relevante desde este punto de vista contenida en el PP0148.

1.3.1. Modelo conceptual (Contenido 04)

Dado que la presente EDEP se centra en aquellas acciones de mantenimiento y aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre, focalizado en el transporte urbano, se presenta a continuación el modelo conceptual de los programas presupuestales PP0138 y PP0148, presentando el resultado específico al problema identificado en cada uno de ellos, y posteriormente, los cambios (medios directos) que se deben alcanzar para conseguir dicho resultado específico.

A. Resultado específico

De acuerdo con el PP0138, se tiene:

Tabla 13: Resultado Específico PP0138

Problema identificado	Resultado específico
Inadecuado nivel de servicio del sistema de transporte peruano	Contribuir a la reducción del costo, tiempo y mejorar la seguridad vial en el desplazamiento de personas y mercancías en el sistema de transporte.
¿A quiénes beneficiará?	Población total del país

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

En este sentido, debe matizarse que el sistema de transporte urbano está incluido dentro de este problema específico, beneficiando a la población urbana establecida como población objetivo dentro del apartado 1.2.2 del presente informe.

Por otro lado, y de acuerdo con el PP0148, se tiene que para este programa presupuestal el resultado específico al problema identificado es:

Tabla 14: Resultado Específico PP0148

Problema identificado	Resultado específico
Elevada congestión, inseguridad y altos costos ambientales en el transporte urbano.	Adecuada velocidad de circulación, seguridad y bajos costos ambientales en el transporte urbano
¿A quiénes beneficiará? (Población objetivo)	14, 759,757 habitantes que son afectados por un mal transporte urbano, los cuales habitan en 11 ciudades.

Fuente: Anexo 2 del PP0148

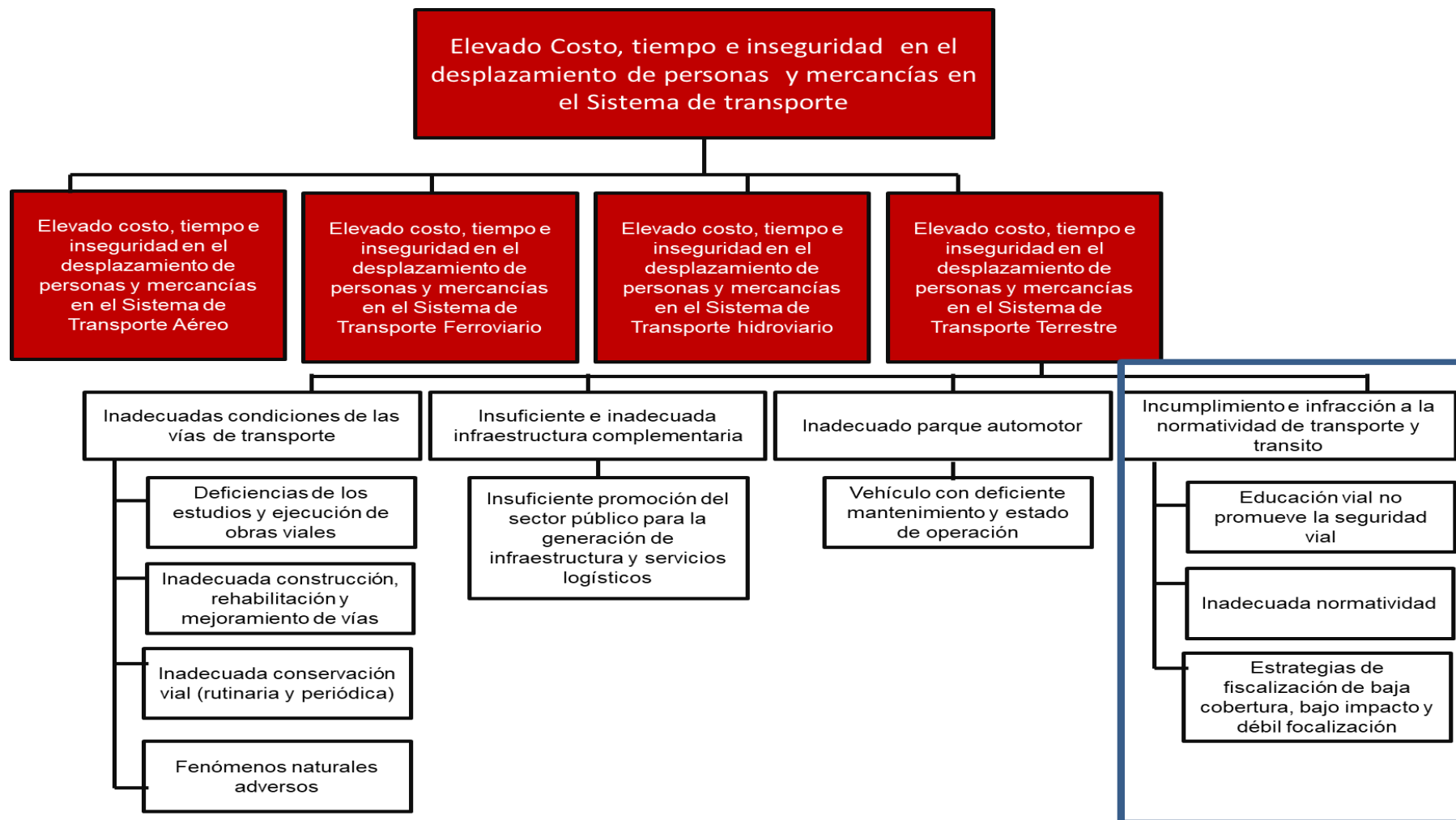
Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Puede observarse que los resultados específicos para los dos problemas identificados dentro de los programas presupuestales PP0138 y PP0148 son en cierto modo coincidentes. Así, en el PP0138 se propone como resultado la contribución a la reducción del costo, tiempo y mejorar la seguridad vial en el desplazamiento de personas y mercancías en el sistema de transporte, mientras que en el PP0148 se identifica como resultado la adecuada velocidad de circulación (que derivará en unos mejores tiempos de recorrido), la seguridad (que se entiende como seguridad vial) y bajos costos ambientales en el transporte urbano.

Los cambios que se deben alcanzar para conseguir estos resultados específicos se presentan para cada programa presupuestal a través de Árboles de Medios, los cuales se muestran a continuación.

De este modo, conocidas las causas del problema identificado, a saber, elevado costo, tiempo e inseguridad en el desplazamiento de personas y mercancías en el sistema de transporte terrestre, y en lo que podría aplicarse al ámbito urbano (recuadradas en rojo en la figura anterior), se tiene la siguiente Tabla 14 la cual muestra evidencia que justifica la relación de causalidad:

Figura 3: Problemas del Transporte Terrestre



Fuente: Anexo 2 del PP0138
 Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Tabla 15: Evidencias Causas – PP0138

Causas directas	Nombre del paper	Justificación
CD1: Inadecuadas condiciones de las vías de transporte	Evaluación Económica, Social, Ambiental e Institucional del Proviás Rural, Instituto Cuánto 2004.	Señala que, en infraestructura y servicios de transporte, los impactos son altos por la importante reducción en el tiempo de traslado e incremento del tránsito de vehículos.
	Evaluación de impacto económico, social, institucional y ambiental del Programa de Caminos Rurales	La evidencia previa es contundente en establecer el efecto sobre el uso de los servicios de salud y especialmente la educación.
	Conservación o mantenimiento de carreteras	Los efectos positivos en indicadores de transitabilidad se presentaron tanto el tiempo en recorrer un tramo como la velocidad a la que puede recorrerse.
CD2: Insuficiente e inadecuada infraestructura complementaria	Plan Intermodal de Transporte 2004-2023	El plan propone como una de las medidas específicas para el sector de los servicios de transporte el “desarrollo de los servicios logísticos” mediante: i) Desarrollar y promocionar los servicios de logística en el Perú, ii) Desarrollar la red de terminales interiores de carga para el transporte.
CD3: Incumplimiento e infracción a la normatividad de transporte y tránsito	Safety on Roads: What's the vision	Se identifican y evalúan mejores prácticas entre los programas de seguridad en el transporte en los países de la OECD. Falta de políticas efectivas explicarían los continuos accidentes.
CD4: Inadecuado Parque Automotor	Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito	En el Capítulo: "Riesgo de lesiones por deficiencias en el diseño y el mantenimiento de los vehículos", establece lo siguiente: "En los países de ingresos bajos y medianos, los autobuses, minibuses y camiones, incluidos los de caja abierta para el transporte de pasajeros, se ven a menudo implicados en choques y es frecuente que no cumplan las normas de seguridad estructural frente a impactos exigidas en los países de ingresos altos. Por lo general, los pasajeros no disponen de cinturones de seguridad y, en el caso de los camiones con caja abierta, salen despedidos. Otro problema es la falta de salidas de emergencia, de dispositivos para romper las ventanillas y de extintores en los vehículos de transporte público.

Fuente: Anexo 2 del PP0138

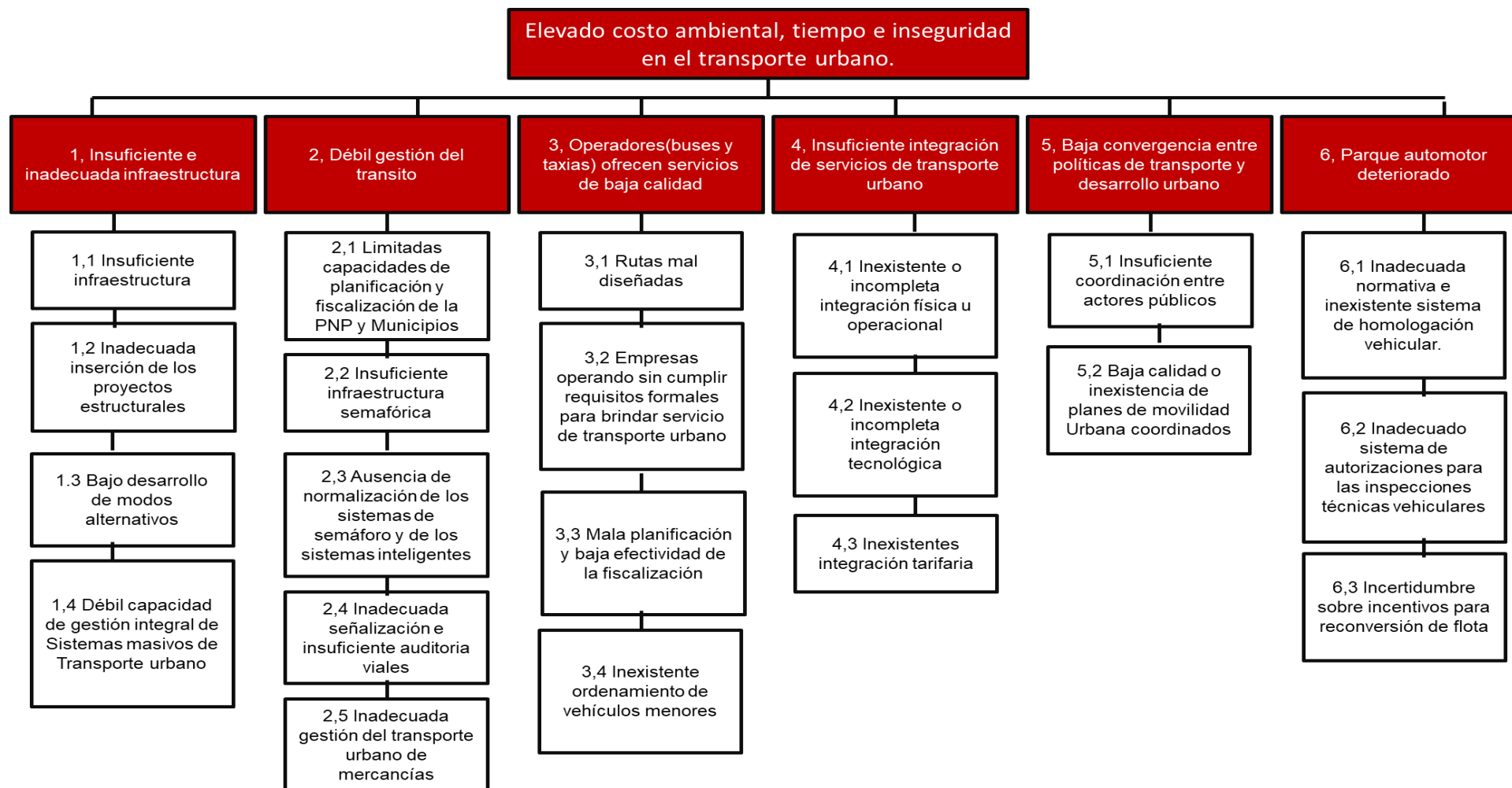


PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Si se realiza este mismo análisis para el PP0148, cuyo problema identificado es la elevada congestión, inseguridad y altos costos ambientales en el transporte urbano, se muestran como causas del problema las siguientes:

Figura 4: Causas directas e indirectas del PP0148



Fuente: Anexo 2 del PP0148
 Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Tabla 16: Evidencias Causas – PP0148

Causas directas	Nombre del paper	Justificación
CD1: Insuficiente e inadecuada infraestructura	"Walking, Bicycling and Health" Healthy, Equitable Transportation Policy: Recommendations and Research, Policy Link and the Prevention Institute Convergence Partnership.	Se recomienda usar otros modos de transportes (aparte de los motorizados) para poder hacer crecer las ciudades y potenciar sus actividades para hacerse ricos, de manera saludable. Encontrar esto ya no sólo es tarea del campo de la medicina.
	Vida y Muerte de las Autopistas Urbanas	Se basa en la experiencia internacional donde existe el problema de congestión las autopistas urbanas. Se sugiere eliminar ciertas vías que concentran muchos vehículos para disminuir la congestión
	Aportes para un diagnóstico sobre las restricciones al desarrollo y a una integración económica más profunda	Se sugieren cambios en la infraestructura, modos y servicios de transporte para poder brindar una mejor atención y mejorar la eficiencia del transporte para mejorar la productividad de los habitantes de una ciudad.
	Lecciones aprendidas de mejoras en sistemas de autobuses de Latinoamérica y Asia. Modernización del transporte Público.	Explica las mejoras de infraestructura e integración de servicios para tener un mejor sistema de transporte urbano.
	Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas	Propone diferentes usos de las vías urbanas y la regulación en la circulación de los autos, para descongestionar las vías urbanas y facilitar la circulación de otros modos de transporte como las bicicletas y peatones, adecuando la infraestructura a sus necesidades.
	TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru.	Propone alternativas de transporte y cambios estructurales para mitigar el impacto de la contaminación en nuestro país y sus habitantes.
	Patterns of automobile dependence in cities: an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy.	Explica el uso del suelo, en muchas ciudades de Estados Unidos, Canadá, Australia comparando con ciudades Europeas y Asiáticas, que tienen sistemas alternativos de transporte mejor desarrollados que las primeras.
	The fundamental Law of Road Congestion: Evidence from U.S. cities. American Economic Review, 101, 2616-2652	Aumentar el número de carriles de tránsito rápido no alivia la congestión general, lo alivia para vías pequeñas, pero a largo plazo no es una buena opción para eliminar la congestión de las vías de las ciudades.
CD2: Débil gestión de Tránsito en las ciudades	Explaining changes in walking and bicycling behavior: challenges for transportation research.	Se evidencian las dificultades para evaluar la efectividad de las intervenciones para regular y promover el uso de bicicletas, a través del desarrollo de la infraestructura adecuada.
	Minimization of Travel Time and Weighted Number of Stops in a Traffic-light Network. Transportation Research B, 34, pp. 241-253	A partir de un adecuado sistema de semáforos es posible reducir el tiempo de viaje y detenciones.

Causas directas	Nombre del paper	Justificación
	Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP).	La detección y eliminación de puntos críticos -entendidos estos como aquellos lugares en los que ha ocurrido al menos un accidente de tránsito con consecuencia fatal-, requiere del concurso de la Policía Nacional del Perú y los distintos niveles de gobierno, además de planes a mediano plazo con indicadores claros de su ejecución y el correspondiente impacto en la reducción de accidentes de tránsito.
	Auditorías de seguridad vial: Experiencias en Europa.	Las auditorías ayudan a mejorar la seguridad vial ya que permiten adelantarse a los efectos que producen las modificaciones en la infraestructura y en su entorno.
	Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities.	La intervención del sector público en el transporte de carga debe comprender: infraestructura, gestión del tránsito, política ambiental, autorizaciones vehiculares, tributación, regulación del mercado, planificación urbana y uso de suelos.
	Seguridad de tránsito: Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes.	La aplicación adecuada de la ingeniería vial es importante en la reducción de los accidentes y sus costos ya que permite corregir errores de diseño y señalización; permite contar con un adecuado análisis antes de la ejecución de proyectos viales.
	The theory of accident compensation and the introduction of compulsory seat belt legislation in New South Wales.	Si bien el uso de cinturón de seguridad mejora la seguridad de los ocupantes del vehículo, ello no necesariamente afecta la percepción del riesgo de conducir.
	Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area.	Establece las condiciones que deben evaluarse para la elección de un sistema de transporte: metro, BRT o transporte de mediana capacidad.
	Policy Impact: Seat Belts - Centers for Disease Control and Prevention.	La aplicación de sanciones estrictas (retiro del conductor) por no utilizar cinturón de seguridad es más efectiva que las multas.
	The Economic Theory of Public Enforcement Law.	El exceso de velocidad es una de las principales causas de accidentes por lo que debe adoptarse medidas para que se respeten los límites de velocidad. Ello implica intervenciones educativas personalizadas o interactivas entre conductores e instructores a fin de modificar el comportamiento de aquéllos.
	Effects of Red Light Cameras on Violations and Crashes: A Review of the International Literature, Traffic Injury Prevention, 4:1, 17-23.	25-30% de reducción de accidentes por el uso de cámaras para detectar infracciones.
	Estudio del Impacto Vial en la Red Metropolitana de Lima y Callao por el Flujo de Carga del Puerto, Aeropuerto y Zona De Actividad Logística (Informe Final).	El marco legal-institucional vigente complica la gestión adecuada del transporte de carga. Es necesario contar con una autoridad única que pueda manejar el transporte en una situación de conurbación.

Causas directas	Nombre del paper	Justificación
	Elaboración del Plan de Manejo y Gestión del Tráfico en la Zona Metropolitana de Lima y Callao.	Evidencia las cosas por hacer en cuestión de gestión del tránsito en Lima y Callao.
	Improving traffic signal operations. The Federal Highway Administration.	Por cada dólar invertido en optimizar la temporización de los semáforos se puede ahorrar entre 15 a 20 galones de combustible.
	Road design, human behaviour and road accidents: towards a 'learning design community'.	Las limitaciones de los usuarios de las vías deben ser consideradas en su diseño. Asimismo, la seguridad vial debe ser determinante del diseño de las vías.
	The enforcement chain: traffic law enforcement and road safety targets.	Para la reducción de la inseguridad vial es crucial la aplicación estricta de las normas de tránsito en gran escala.
	Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2015)	La mitad de muertes en accidentes de tránsito pertenece al grupo de peatones, ciclistas y motociclistas.
	Traffic law enforcement: a review of the literature.	La aplicación del enforcement debe ser la solución final. La fiscalización debe ser apoyada por medidas como la educación vial, soluciones de ingeniería y modificación del entorno vial y físico.
	Mantenimiento Vial: Informe Sectorial.	Para un adecuado mantenimiento vial, los elementos clave son: - Capacidad institucional para gestionar la red vial, utilizando diferentes mecanismos contractuales. - Existencia de un marco legal estable y confiable. Marco financiero sostenible y adecuado.
	Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú.	La mejora en la administración y gestión del transporte urbano pasa necesariamente por la adopción de una política nacional de movilidad urbana.
CD6: Parque automotor deficiente y deteriorado	Vehicle hood and bumper structure design to mitigate casualties of pedestrian accidents.	Se requiere mayor investigación para determinar el diseño adecuado de parachoques y capots respecto del cumplimiento de otras regulaciones o especificaciones técnicas distintas a la seguridad del peatón.
	Toward designing pedestrian-friendly vehicles. The University of Michigan. Transportation Research Institute. Ann Arbor, Michigan 48109-2150. U.S.A.	
	TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru.	El retiro de vehículos obsoletos y de menor capacidad es crucial para reducir la competencia en la implantación de sistemas integrados de transporte.
	Adapting Transport Policy to Climate Change: Carbon Valuation, Risk and Uncertainty	Debe establecerse un valor único al carbono dentro de una misma jurisdicción, para efectos de la evaluación de la inversión pública y de las políticas de mitigación.

Causas directas	Nombre del paper	Justificación
	Memoria Institucional	Detalle de las intervenciones con actas no conformes realizadas por SUTRAN en 2014: - Talleres de conversión a GNV: 174. - Talleres de conversión a GLP: 88. - Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV): 399.

Fuente: Anexo 2 del PP0148

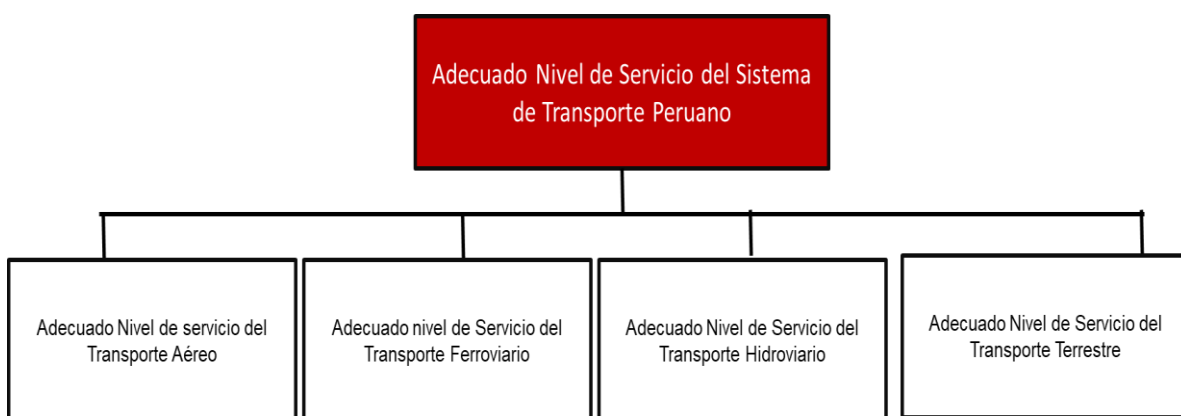
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Análisis de los Medios

Siguiendo el análisis anterior, y de acuerdo con el marco conceptual, se tiene que estas causas del problema han servido para identificar qué cambios se deben alcanzar para conseguir el resultado específico. Estos cambios se definen como Medios. Los medios fundamentales son aquellos cuya causa asociada tienen una fuerte vinculación con el problema específico, considerando las causas presentadas en el epígrafe anterior.

Estos medios se presentan a continuación, mostrando los medios del sistema de transporte en la figura nº3 y dentro de estos los medios directos e indirectos del transporte terrestre en la figura nº4 (tercer nivel y sucesivos).

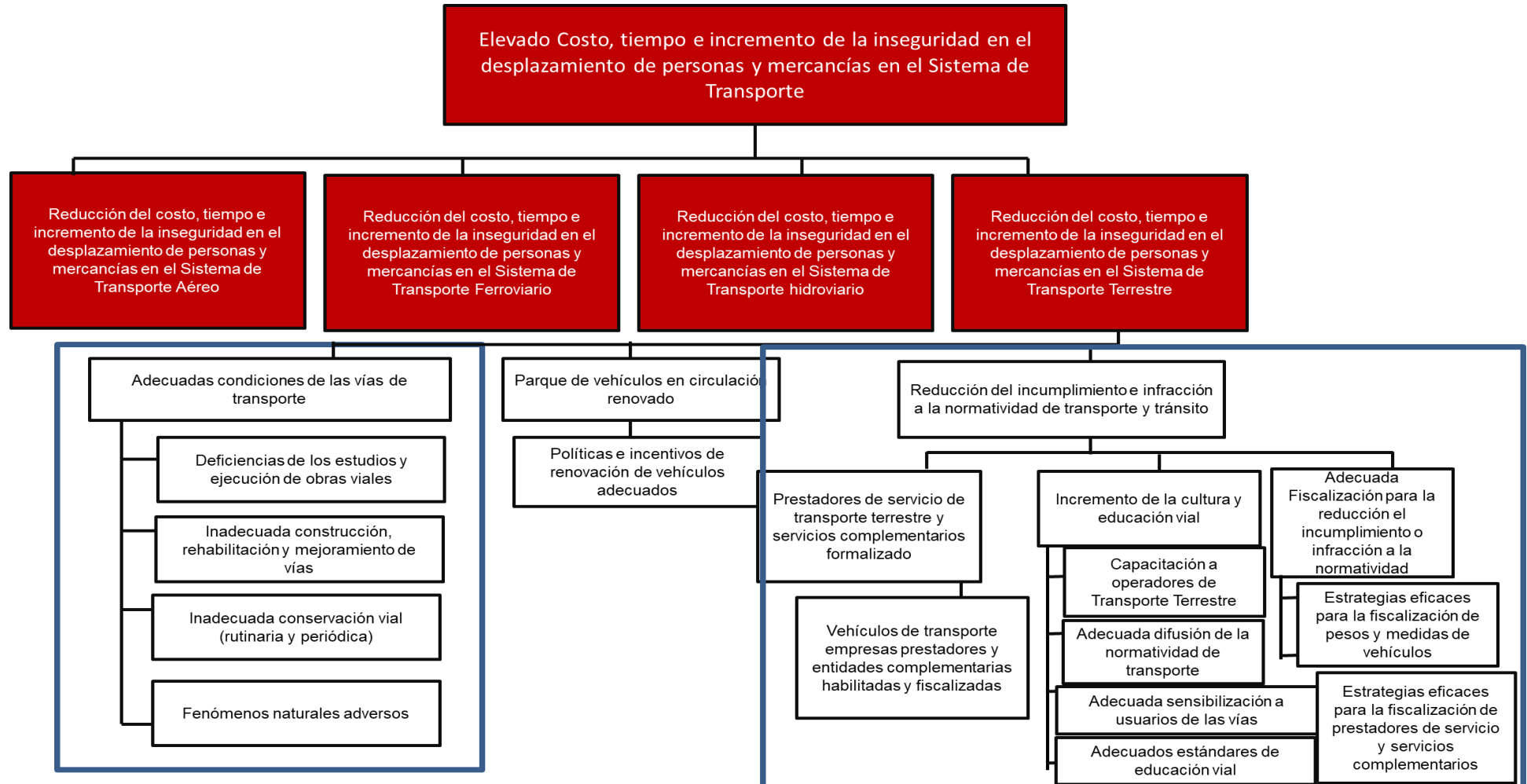
Figura 5: Árbol 6: Medios del Sistema de Transportes (PP0148)



Fuente: Anexo 2 del P0148

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Figura 6: Árbol 10: Medios de Transporte Terrestre



Fuente: Anexo
 Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

2

del

PP0138



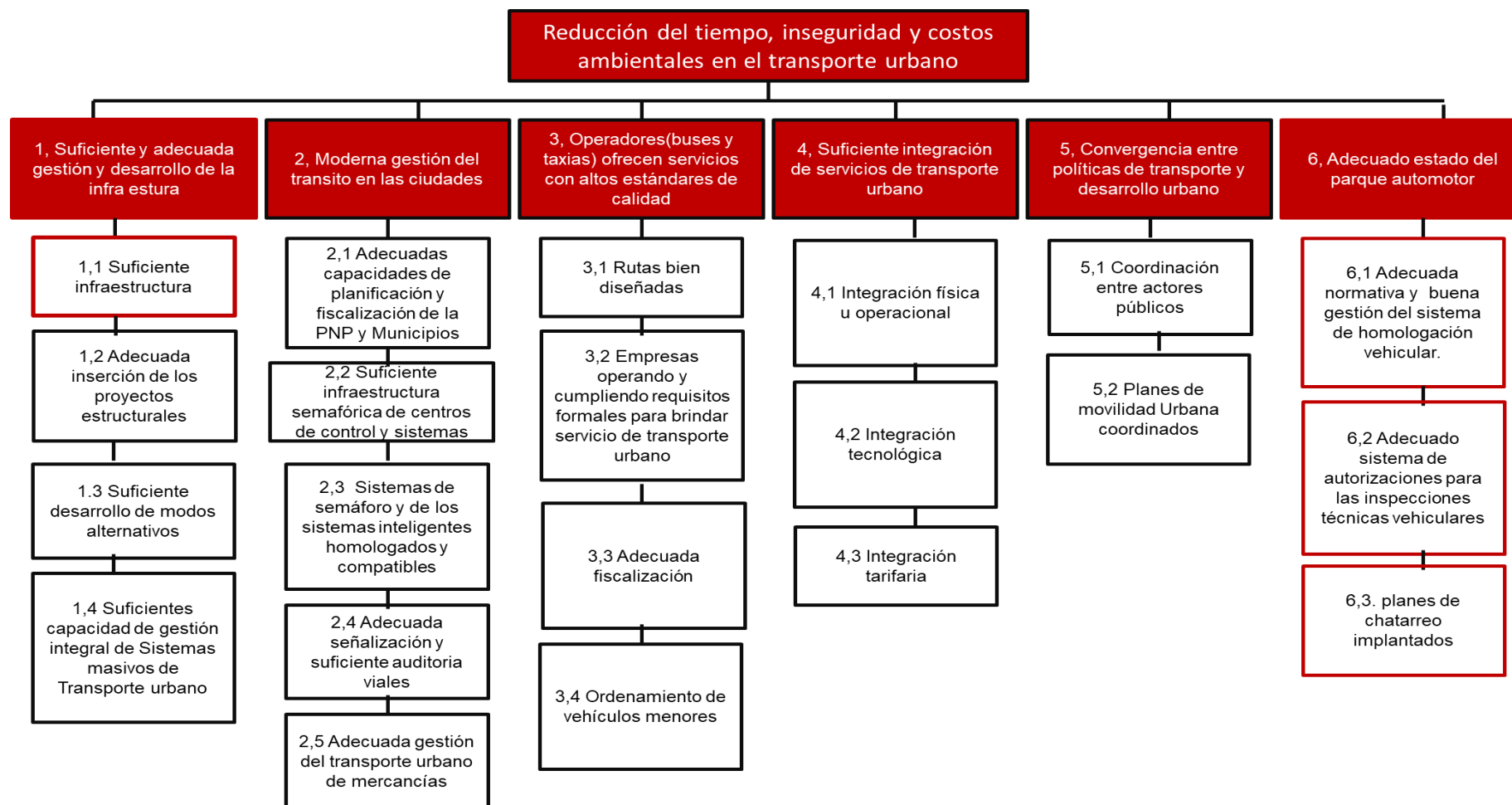
PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Puede observarse que todos ellos son aplicables al ámbito urbano y están relacionados tanto con el mantenimiento como con la seguridad vial. De hecho, puede observarse que en el árbol de medios que se muestra a continuación, incluido dentro del PP0148, estos medios se ven igualmente reflejados (si bien su denominación difiere, pueden equipararse como referidos al mismo medio).

Así, como cambios a alcanzar (medios) para conseguir el resultado específico identificado en le PP0148, y de acuerdo con las causas identificadas, se incluyen las siguientes:

Figura 7: Árbol de medios (resultados específicos y medios directos e indirectos)



Fuente: Anexo 2 del PP0148
 Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Tal y como se ha comentado, estos medios están en su mayoría reflejados igualmente para el transporte terrestre.

De este modo, una vez identificado el problema específico en el PP0138 y PP0148, ambos identifican las causas del problema correspondiente y su resultado específico, así como los medios para alcanzar dichos resultados.

Se ha comprobado que el árbol de medios en cada caso es consistente tanto con el problema como con las causas identificadas, coincidiendo, en parte, ciertos medios indirectos del PP0138 (ej: inadecuada construcción, rehabilitación y mejoramiento de vías o inadecuada conservación) con algún medio indirecto del PP0148 (suficiente infraestructura), si bien en el segundo caso está focalizado al ámbito urbano.

De este modo el PP0148 focaliza sus medios en el ámbito urbano, haciendo hincapié en aspectos como los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS por su denominación en inglés), relacionados con la seguridad vial y por tanto objeto de esta EDEP, o en el parque automotor, también estrechamente relacionado con la seguridad vial. Sin embargo, y pese a que el problema específico es el elevado costo ambiental, tiempo e inseguridad en el transporte urbano, no se incluye como causa del problema aquello relacionado con el usuario, tanto del vehículo privado, como del transporte público o de los modos no motorizados. Este aspecto si es incluido en el PP0138, y sería importante su consideración para el programa presupuestal PP0148, dado que la evidencia analizada justifica de manera sólida su relación con el problema.

Igualmente, dentro del PP0148 se incluye como causa directa del problema identificado el parque automotor deteriorado, y se incluyen alternativas de actuación y productos enfocados a la buena gestión del sistema de homologación vehicular, pero destinada a vehículos nuevos que van a entrar en el mercado, sin embargo, no se considera la adecuada gestión del sistema de homologación o inspección de los vehículos que ya se encuentran circulando. En este sentido, de nuevo la evidencia analizada justifica su relación con el problema, remitiéndose a los artículos publicados por D. Humberto Valenzuela Gómez, quien fuera director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) del Perú, sobre “Homologaciones vehiculares dentro del enfoque de la Seguridad Vial”. En dicho artículo se analizan, entre otros, los efectos del mal estado de los vehículos en el número de accidentes, exponiéndose como evidencia que de los 95 mil accidentes de tránsito ocurridos en 2015; 1905 fueron ocasionados por fallas mecánicas.

1.4. MARCO LÓGICO DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA: FORMULACIÓN DE FINES, PROPÓSITO, COMPONENTES Y ACTIVIDADES (CONTENIDO 05)

El programa presupuestal 0138, abarca todo el sistema de transporte, recogiendo los cuatro modos de transporte, ferroviario, acuático, aéreo y terrestre. Mientras que el PP0148, solo abarca el transporte terrestre urbano. De ello se desprende la existencia de dos marcos lógicos y, por ende, de resultados finales y específicos distintos, tal como se muestra a continuación:

Tabla 17: Resultados finales y específicos de los PP0138 y PP0148

Programa Presupuestal	Resultado final	Resultado específico
PP0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte	Desarrollo y mejora de la infraestructura descentralizada de soporte para la accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado. Incremento de la productividad y mejora de las condiciones para la competitividad empresarial.	Reducir el costo, tiempo e inseguridad en el desplazamiento de pasajeros y mercancías en el sistema de transporte terrestre
PP0148: Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte terrestre	Reducción de la mortalidad por eventos fortuitos. Infraestructura descentralizada brinda accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado.	Adecuada velocidad de circulación, seguridad y bajos costos ambientales en el transporte urbano

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Se presenta el marco lógico para cada uno de los PP, pues en la segunda parte de este informe se presenta un marco lógico global que contribuya a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre, donde se considera a su vez el trabajo de campo que se ha llevado a cabo en distintas regiones, talleres participativos y revisión de documentos a profundidad.

Dentro del PP0138, y una vez desarrollados todos los contenidos relativos a identificación del problema, causas, alternativas de intervención, transición de las alternativas al producto, actividades tareas e insumos, indicadores y finalmente supuestos, toda esta información generada se sistematiza en una matriz lógica del PP la cual se muestra a continuación (se incluye únicamente lo relativo a transporte terrestre relacionado directamente con mantenimiento y seguridad vial aplicable al ámbito urbano, enmarcado dentro del alcance de esta EDEP):

Tabla 18: Matriz Lógica del programa presupuestal PP0138. Transporte Terrestre

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
Resultado final			
Desarrollo y mejora de la infraestructura descentralizada de soporte para la accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado. Incremento de la productividad y mejora de las condiciones para la competitividad empresarial.	Índice de calidad de infraestructura de carreteras	Reporte Global de competitividad del WEF	-
Resultado específico			
Reducir el costo, tiempo e inseguridad en el desplazamiento de pasajeros y mercancías en el sistema de transporte terrestre	Tasa de Accidentes de Tránsito por cada 10,000 vehículos	Registros administrativos del CNSV-MTC	Crisis económicas mundiales no perturban de forma significativa el desenvolvimiento del comercio exterior o interior. Ni el fenómeno de "El Niño" ni otros desastres naturales o de fuerza mayor dañan la infraestructura de transporte aéreo, ferroviario, Hidroviario y terrestre o sus accesos.
	Tasa de muertos generados por accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes	Registros administrativos del CNSV y Censo Nacional de Población y Vivienda del INEI	
	Tasa de muertos generados por accidentes de tránsito por cada 10,000 vehículos	Registros administrativos del CNSV	
	Tiempo promedio de viaje en el transporte de pasajeros, en los principales corredores viales (En 4 corredores viales).	Reportes Anuales – Oficina de Estadística MTC	
	Tiempo promedio de viaje en el transporte de carga, en los principales corredores viales (En 4 corredores viales).	Reportes Anuales – Oficina de Estadística MTC	
	Tiempo promedio de traslado a pie hacia la capital de distrito.	Encuesta ENAPRES – INEI	
	Tiempo promedio de traslado con medios de transporte motorizado hacia la capital de distrito.	Encuesta ENAPRES – INEI	
	Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de carga, en los principales corredores viales (En 4 corredores viales)	Reportes Anuales – Oficina de Estadística MTC	
	Costo de operación vehicular promedio, en el transporte de pasajeros, en los principales corredores viales (En 4 corredores viales)	Reportes Anuales – Oficina de Estadística MTC	

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
Productos Transporte Terrestre			
3000479. Persona autorizada para conducir vehículos automotores	Proporción de licencias de conducir de clase A por categorías que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave al reglamento de tránsito en los dos últimos años.	Registro nacional de conductores del MTC y Registro Nacional de Sanciones	
3000480. Red vial auditada o Inspeccionada en seguridad vial.	Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Nacional con Inspección de Seguridad Vial en el año.	Informes de inspección de seguridad vial a cargo de CNSV y datos de la extensión de la Red Vial Nacional.	
	Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Departamental con Inspección de Seguridad Vial en el año.	Informes de inspección de seguridad vial a cargo de los Consejos Regionales de Seguridad Vial y datos de la extensión de la Red Vial Departamental.	
	Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Vecinal con Inspección de Seguridad Vial en el año.	Informes de inspección de seguridad vial a cargo de los Consejos Regionales de Seguridad Vial y datos de la extensión de la Red Vial Vecinal.	
3000143. Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial	Proporción de personas sensibilizadas en materia de seguridad vial.	Encuestas de opinión a población impactada - INEI	
Actividades Transporte Terrestre			
PRODUCTO 3000479. PERSONA AUTORIZADA PARA CONDUCIR VEHICULOS AUTOMOTORES			
5003427. Emisión de licencias de conducir de clase A	302. Licencia Otorgada	Registro Nacional de Conductores del MTC	
5003428. Emisión de licencias de conducir de vehículos menores	302. Licencia Otorgada	Registro de las Municipalidades Provinciales	
PRODUCTO 3000480 RED VIAL AUDITADA O INSPECCIÓNADA EN SEGURIDAD VIAL			
5001483. Inspección de Seguridad Vial	067. Kilómetro	Informes de inspección concluido por los órganos responsables competentes.	
5001484. Auditoría de Seguridad Vial	374. Proyecto Auditado	Informes de auditoría concluidos por los órganos responsables competentes.	
5001486. Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes.	046. Estudio	Estudios concluidos por los órganos competentes.	
5001485. Elaboración de normas o manuales en seguridad vial.	080. Norma	Actas de acuerdo del CNSV, publicaciones en el Diario "El Peruano" u otros medios de publicación.	

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
PRODUCTO 3000143 USUARIO DE LA VIA CON MAYOR CONOCIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL			
5001487. Capacitación en seguridad vial a conductores infractores.	372. Conductor Capacitado	Registro nacional de sanciones, Estadística CNSV, Estadística CRSV.	
5001489. Capacitación a usuarios de las vías en temas de Educación en Seguridad Vial.	088. Persona Capacitada	Reportes de capacitación de los organismos responsables	
5001490 Capacitación a Especialistas en temas de Seguridad Vial.	088. Persona Capacitada	Reportes de capacitación de los organismos responsables	
5001488. Campañas de Sensibilización a la comunidad sobre Seguridad y Educación Vial.	014. Campaña	Informes sobre campañas de sensibilización realizadas por los organismos responsables	

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

En el caso del PP0148, en lo relacionado directamente con el mantenimiento y la seguridad vial, se tiene que esta información generada se recoge en la siguiente matriz lógica:

Tabla 19: Matriz Lógica del PP0148. Mejoramiento de la Seguridad Vial y Mantenimiento

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
Resultado final			
Reducción de la morbilidad por eventos fortuitos.	-Porcentaje del gasto en transporte urbano respecto del total de los ingresos por niveles socioeconómicos.	ENAH0 (Encuesta Nacional de Hogares).	Se recupera la senda del crecimiento económico de forma sostenida.
Infraestructura descentralizada brinda accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado.	-Variación del número de muertes causadas por accidentes de tránsito respecto del año base 2017.	Anuario estadístico de la PNP	
	-Variación del número de heridos causados por accidentes de tránsito, respecto del año base 2017.	Anuario estadístico de la PNP --Encuesta Mensual del Sector Construcción.	

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
Resultado específico			
Adecuada velocidad de circulación, seguridad y bajos costos ambientales en el transporte urbano	-Variación de la velocidad promedio en hora punta de desplazamiento de los vehículos de transporte público en las vías arteriales en días útiles seleccionadas de las 11 principales ciudades respecto del año base 2017. -Reducción de los accidentes en las vías arteriales seleccionadas de las 11 ciudades principales respecto del año base (2017).	Base de datos de los Sistemas Privados de Recaudo y Estudios de Velocidad encargados por el MTC y que serán almacenados por la Oficina de Estadística del MTC. Anuarios de la PNP y Bases de Datos de la PNP. -Bases de datos del CSNV-	-Mayor preferencia de la población a utilizar los sistemas de transporte masivo, combinándolos con el uso de ciclovías y veredas. -Desaceleración del crecimiento de la motorización en las ciudades. -Población demanda la implementación de Sistemas Integrados de Transportes. -Población se moviliza exigiendo de forma creciente que se reduzcan los accidentes de tránsito.
Productos			
Producto 1: Control del Parque Automotor en Vías Urbanas	-Porcentaje de modelos de vehículos automotores ofertados en el mercado que cuentan con certificado de homologación respecto del total de modelos de vehículos automotores. -Porcentaje de Centros de Inspección Técnica Vehicular que cumplen con las condiciones de acceso y permanencia respecto del total. -Porcentaje de vehículos obsoletos retirados del parque automotor respecto del total de vehículos obsoletos.	Base de datos elaborada por la DGT. Base de datos a cargo de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de SUTRAN Base de datos a cargo de las áreas encargadas del transporte urbano en las municipalidades provinciales	-Celeridad en la actualización e implementación de la normatividad técnica del reglamento nacional de vehículos y del sistema nacional de inspección técnica vehicular. -Los operadores de los servicios de transporte invierten en vehículos más modernos, incrementando el parque automotor de vehículos para el servicio público y mejorando la calidad de sus servicios. -Se implementan acciones de fortalecimiento de capacidades del personal clave de las Municipalidades Provinciales para la implementación de Programas de Chatarreo.

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
Producto 2: Gestión Eficiente del Tránsito	-Porcentaje de ciudades con sistemas de seguridad vial implementados en avenidas principales respecto del total. -Porcentaje de ciudades con control de transporte de mercancías en vías urbana (en al menos un acceso de la ciudad) respecto del total. -Porcentaje de ciudades con auditorías de seguridad implementadas. -Porcentaje de ciudades con planes de intervención en puntos críticos ejecutados.	- Base de datos a cargo de la DGTT - Base de datos a cargo del CNSV. - Base de datos a cargo del CNSV y base de datos (consulta amigable) del SIAF del MEF.	-Desarrollo del mercado de asistencia técnica y capacitación continua hacia las diversas entidades responsables de la gestión eficiente del tránsito. -Contar con RRHH competentes en el mercado laboral, especializados en el desarrollo vial urbano, seguridad vial y gestión del tránsito a fin de que puedan incorporarse a los diversos equipos de las entidades responsables de la administración y gestión del tránsito y transporte.
Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento	-Porcentaje de infraestructura urbana intervenida con acciones de mantenimiento	La Oficina de Estadística del MTC contará con una base de datos de los inventarios de la red vial urbana jerarquizada de cada una de las 11 ciudades que están localizadas en las 11 provincias en donde está localizada la población objetivo.	-Las Municipalidades Provinciales y Distritales cuentan con las competencias necesarias para implementar y mantener actualizados los registros del inventario de la red vial urbana de su jurisdicción. -Altos niveles de control y redireccionamiento del movimiento de cargas en las ciudades. -Se toman medidas preventivas para minimizar el deterioro de la infraestructura vial urbana por el efecto de factores climáticos, emergencias, sismos y/o factores sociales.
Actividades			
1. Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	Vehículos		a. Celeridad en la implementación de la normatividad técnica del

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
Sistema de Certificación y Homologación Vehicular. Fiscalización a los Centros de Inspección. Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia.	Inspección Vehículos		Registro Nacional de Homologación Vehicular a cargo de la DGTT-MTC. Adecuada difusión y promoción del sistema de certificación y homologación vehicular, enfatizando sus fortalezas y evitando discrepancias y rechazos por parte del circuito de comercialización de vehículos del país. Se mantiene la importación de vehículos nuevos y los fabricantes se adecúan a los estándares internacionales de emisiones. Se implementa de forma progresiva el estándar Euro V o superior. b. Celeridad en la implementación del sistema de fiscalización de CITV en tiempo real por parte de la DGTT en coordinación con SUTRAN, de manera que pueda garantizarse una efectiva supervisión del cumplimiento de las condiciones de funcionamiento de los CITV y por ende la existencia de un parque vehicular en buen estado. c. Adecuadas estrategias de promoción y aceptación de los operadores del transporte público de los programas de reconversión y chatarreo. Aplicación de acciones de intervención (advertencias y sanciones) para vehículos de transporte público que generan contaminación ambiental

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
			Municipalidades Provinciales fortalecen las capacidades de su personal técnico para que implementen Programas de Chatarreo.
2. Gestión Eficiente del Tránsito Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial e Intervenciones en Tramos y Puntos Críticos.	Sistema Inspección Intervención		a. El MTC e INACAL* coordinan la homologación de las normas respecto de los equipos y sistemas. Capacitación continua al personal de las Municipalidades para la implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de centros de control, seguridad, semafóricos e inteligentes. b. Las Municipalidades Provinciales han creado o fortalecido instancias especializadas en transporte urbano y tránsito con masa crítica de profesionales para el control adecuado de las vías urbanas, a fin de evitar la saturación producida por el transporte de mercancías. Las Municipalidades Provinciales han fortalecido su capacidad de planeamiento urbano de modo de Incorporar en los Planes de Desarrollo Urbano la implementación de soluciones de reubicación de los centros logísticos (nacional e internacional) para el movimiento de cargas pesadas, evitando y controlando su tránsito en las vías urbanas destinadas al transporte de personas.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.

INFORME FINAL

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
			c. Existe la normatividad técnica de aplicación nacional para la implementación de auditorías viales. Las municipalidades han desarrollado capacidad técnica para ejecutar auditorías de seguridad vial e intervenir en puntos críticos. Capacitación y asistencia técnica hacia las Municipalidades Provinciales por parte de la DGCF-DGTT del MTC para la implementación de auditorías e inspecciones de seguridad vial e intervenciones en tramos o puntos críticos.
4. Infraestructura Urbana con Mantenimiento Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada. Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada. Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado. Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado. Mantenimiento rutinario y periódico de las Ciclovías Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc). Mantenimiento de Puentes Urbanos	Kilómetro Kilómetro Kilómetro Kilómetro		a. -Las Municipalidades Provinciales y Distritales están en capacidad de diseñar modelos de contrato en donde están correctamente especificados los indicadores de servicio de las vías urbanas concesionadas y se han establecido apropiadamente las sanciones e infracciones. -Existe un sistema en el sobre los datos de los reportes de los contratos se actualiza el Inventario de la Red Vial Urbana. b. -Las Municipalidades Provinciales y Distritales están en capacidad de diseñar modelos de contrato en donde están correctamente especificados los indicadores de servicio de las vías urbanas concesionadas y se han establecido

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
Inventario de la Red Vial Urbana.			apropiadamente las sanciones e infracciones.
Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana.	Kilómetro		-Existe un sistema en el sobre los datos de los reportes de los contratos se actualiza el Inventario de la Red Vial Urbana.
	Kilómetro		c.
	Puente		-Las Municipalidades Provinciales y Distritales dominan el Reglamento Nacional de Edificaciones y están en capacidad de emitir su propia normativa para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de las vías urbanas. Se encuentran permanentemente actualizado el Inventario de la Red Vial Urbana.
	Kilómetro		d.
	Intervención		-Los funcionarios de las Municipalidades Provinciales y Distritales dominan el Reglamento Nacional de Edificaciones y están en capacidad de emitir su propia normativa para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de las vías urbanas. Se encuentran permanentemente actualizado el Inventario de la Red Vial Urbana.
			e.
			-Los funcionarios de las Municipalidades Provinciales y Distritales dominan el Reglamento Nacional de Edificaciones y están en capacidad de emitir su propia normativa para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento rutinario y periódico de ciclovías.
			f.

**PERÚ****Ministerio
de Economía y Finanzas**

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
			-Los funcionarios de las Municipalidades Provinciales y Distritales dominan el Reglamento Nacional de Edificaciones y están en capacidad de emitir su propia normativa para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de infraestructura peatonal. g. -Las municipalidades provinciales cuentan con expertos en puentes para realizar los planes de mantenimiento de los puentes o cuentan con capacidad institucional para elaborar adecuadamente los términos de referencia y presupuestos de los estudios de preinversión y expedientes para rehabilitar o mantener los puentes. -Se encuentran permanentemente actualizado el Inventario de puentes de las ciudades. h. -Instancias de Planificación Municipal tienen los técnicos para poder jerarquizar e inventariar la red vial urbana. -MTC o la cooperación internacional asisten a las Municipalidades Provinciales y Distritales para la elaboración y permanente actualización del Inventario de la Red Vial Urbana de sus jurisdicciones. i. -Se incluyen en los contratos de concesión o mantenimiento, cláusulas que faciliten la atención

Objetivos	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos importantes
			de emergencias (seguros y otros). -Autoridades y funcionarios de los Gobiernos Locales promueven y funcionarios de manera activa en el fortalecimiento de capacidades de respuesta frente a desastres y emergencias que afecten la Red Vial urbana. -Establecimiento de normas técnicas que prohíban el desarrollo de infraestructura vial y urbana en zonas potencialmente riesgosas frente a factores climáticos y geológicos.

*El INACAL es el ente rector y máxima autoridad técnico-normativa del Sistema Nacional para la Calidad, responsable de su funcionamiento en el marco de lo establecido en la Ley N.º 30224; la misma que crea, en julio del año 2014, el Sistema Nacional para la Calidad y el Instituto Nacional de Calidad.

El INACAL tiene por finalidad promover y asegurar el cumplimiento de la Política Nacional para la Calidad con miras al desarrollo y la competitividad de las actividades económicas y la protección del consumidor.

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

En primer lugar, en relación con el PP0138, dentro de los indicadores del resultado específico, reducir el costo, tiempo e inseguridad en el desplazamiento de pasajeros y mercancías en el sistema de transporte terrestre, se incluyen indicadores relativos a tasas de accidentes por habitante, tasa de accidentes por n° de vehículos, tasa de muertos por n° de habitantes y por n° de vehículos, tiempos promedio de viaje y costos de operación vehicular promedio. Sin embargo, si bien estos indicadores son consistentes con el resultado específico, sería adecuado diferenciar este tipo de indicadores por tipo de vías, alta capacidad o vías con calzada única, así como por su jerarquización o tipología.

Igualmente, sería adecuado incluir indicadores de variación porcentual o reducción de la accidentalidad en aquellos puntos donde se han llevado a cabo actuaciones de mejora.

Destacar que como evidencia que justifique la efectividad de cada producto se presenta la siguiente.

Tabla 20: Evidencias según Producto – PP0138

Evidencias - PP0138	
Producto 300143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial.	
Papers	Descripción
- “Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito - Organización Mundial de la Salud (2004). Washington D.C”.	Se cita que la educación y la información del público pueden manifiestamente mejorar el conocimiento de las normas de circulación y aumentar su cumplimiento. Pueden indicar a los ciudadanos qué vehículos son más seguros e influir con ello en su compra. También pueden crear un clima de interés por la seguridad vial y lograr una mayor aceptación pública de las intervenciones eficaces. Entre las recomendaciones, se incluye preparar una estrategia y un plan de acción nacional en materia de seguridad vial que incluya la educación vial o dentro de la recomendación, potenciar los programas de aplicación de la ley mediante campañas de información y educación del público
Producto 300479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores	
Papers	Descripción
- “Safety on Roads: What’s the vision - Organization for Economic Cooperation and Development (2002)”.	Pone de manifiesto la importante relación de causalidad entre el incumplimiento de la normatividad y la seguridad vial, incluyendo todos los aspectos directamente relacionados con la seguridad vial y con el incumplimiento de la normatividad. se mencionan aspectos como el incumplimiento de la norma por los conductores de vehículos pesados en cuanto a horas máximas permitidas de conducción sin descanso, el uso del cinturón de seguridad, el exceso de la velocidad máxima permitida, comportamiento de los peatones, etc
- “Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito - Organización Mundial de la Salud (2004). Washington D.C”.	Este informe ha sido analizado como evidencia del producto anterior. Dicho Informe contiene recomendaciones en relación con los permisos de conducción, como regular la conducción de vehículos de motor por los jóvenes (Página 22 resumen) o un sistema progresivo para otorgar el permiso de conducción de todos los vehículos de motor
Producto 300480: Red Vial auditada o Inspeccionada en seguridad vial	
Papers	Descripción
- “Evaluación de impacto económico, social, institucional y ambiental del Programa de Caminos Rurales”. Informe Final Evaluación de Impacto 2006. GRADE“(julio 2007).	Tiene como objetivo evaluar el Programa de Caminos Rurales del MTC. Dicho programa tiene como objetivo “contribuir a la superación de la pobreza y elevar el nivel de vida de la población rural del Perú, a través de mejorar el acceso a los servicios básicos y a los circuitos comerciales mediante la provisión pública de la infraestructura vial rural”, entre las que podemos destacar la rehabilitación y mantenimiento de los caminos vecinales y el mejoramiento de los caminos de herradura.
- Informe final - Presupuesto Público Evaluado (PPE) – “Conservación o mantenimiento de carreteras”. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. MEF (junio 2008).	Conservación o mantenimiento de carreteras”. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. MEF, incluye el programa 052: transporte terrestre, con subprogramas enfocados el mejoramiento y rehabilitación de carreteras, entre otros, que a su vez incluyen actividades de inspección visual sobre elementos como señalización, bermas, estado de las bermas y zonas laterales, etc, que se asimilan a las listas de chequeo de una inspección vial.

- “Evaluación Económica, Social, Ambiental e Institucional del Provías Rural”, Instituto Cuánto 2004. *	
- “Elaboración de la evaluación de impacto económico, social, institucional y ambiental del Programa de Caminos Rurales”. Informe Final Evaluación de Impacto 2006. GRADE (julio 2007).	
- “Informe final - Presupuesto Público Evaluado (PPE) – “Conservación o mantenimiento de carreteras”. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. MEF (junio 2008).*	
- “Traffic safety and city structure: lessons for the future - Dinesh Mohan”	

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

En relación con el PP0148, en primer lugar, la Matriz Lógica del PP148, incluye dentro del objetivo 2 Gestión eficiente del tránsito, como supuesto importante (literal a) la coordinación entre el MTC y INACAL²² sobre la homologación de normas respecto a equipos y sistemas ITS.

Tabla 21: Evidencias según Producto – PP0148

Causa: Producto 1: Control de parque automotor en vías urbanas	
Papers	Descripción
- A2 MEF (2015) “Guía metodológica para la identificación, formulación y evaluación social de proyectos de viabilidad urbana, a nivel de perfil”. Servicios gráficos JMD S.R.L.*	
- A2 MTC (2007) “Especificaciones técnicas generales para la conservación de carreteras”.	Establece lineamientos a modo de guía y provee especificaciones técnicas que deben ser consideradas para la creación de carreteras en buen estado.
Causa: Producto 2: Gestión eficiente del tránsito	
Papers	Descripción
- A2 “Chen, Y.L. and Yang, H.H (2000). Minimization of Travel Time and Weighted Number of Stops in a Traffic-light Network”. Transportation Research B, 34, pp. 241-253	Analiza el tiempo promedio y número de paradas para el diseño de sistemas de semaforización y llega a la conclusión de que a partir de un adecuado sistema de semáforos es posible reducir el tiempo de viaje y detenciones.
- A2 “Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao” (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP).	Analiza el efecto de la falta de señalización y mal estado de las pistas en la seguridad vial y concluye que la detección y eliminación de puntos críticos, requiere del “concurso de la Policía Nacional del Perú y los distintos niveles de gobierno, además de planes a mediano plazo con indicadores claros de su ejecución y el correspondiente impacto en la reducción de accidentes de tránsito”.

²² El marco normativo en el cual se desarrolla la acción del Instituto Nacional de Calidad (INACAL) se presenta en el Anexo 04

*Las justificaciones de estas evidencias fueron descritas en el contenido 04

- A2 GTZ (2010) Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities.	Analiza los efectos de la regulación y administración del transporte de mercancías por parte de las autoridades y concluye que “la intervención del sector público en el transporte de carga debe comprender: infraestructura, gestión del tránsito, política ambiental, autorizaciones vehiculares, tributación, regulación del mercado, planificación urbana y uso de suelos”.
- A2 Gold, Philip Anthony (1998). Seguridad de tránsito: Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes.	Aborda los efectos de la aplicación de la ingeniería vial en la prevención de accidentes de tránsito, y concluye que “la aplicación adecuada de la ingeniería vial es importante en la reducción de los accidentes y sus costos ya que permite corregir errores de diseño y señalización; y permite contar con un adecuado análisis antes de la ejecución de proyectos viales”.
- A2 Retting, Richard A; Susan A. Ferguson & A. Shalom Hakkert (2003) Effects of Red Light Cameras on Violations and Crashes: A Review of the International Literature, Traffic Injury Prevention, 4:1, 17-23.	
- A2 US Department of Transportation (1995). Improving traffic signal operations. The Federal Highway Administration.	
- A2 Chen, Y.L. and Yang, H.H (2000). Minimization of Travel Time and Weighted Number of Stops in a Traffic-light Network. Transportation Research B, 34, pp. 241-253	
- A2 Wegman, Fred (2000). The enforcement chain: traffic law enforcement and road safety targets. SWOV Institute for Road Safety Research, the Netherlands.	
- D1 CAF (2010) Mantenimiento Vial: Informe Sectorial. Corporación Andina de Fomento.	
- A2 Defensoría del Pueblo (2015) Supervisión de la condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en Lima y el Callao.	
- A2 Díaz (s.a.) Auditorías de seguridad vial: Experiencias en Europa. Instituto Vial Ibero-americano, Madrid.	Se exponen de forma clara y concisa los beneficios de realizar auditorías o inspecciones de seguridad vial
- D1 CAF (2010) Mantenimiento Vial: Informe Sectorial. Corporación Andina de Fomento.	
- A2 Díaz (s.a.) Auditorías de seguridad vial: Experiencias en Europa. Instituto Vial Ibero-americano, Madrid.	
- A2 GTZ (2010) Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities.	Analiza los efectos de la regulación y administración del transporte de mercancías por parte de las autoridades y concluye que “la intervención del sector público en el transporte de carga debe comprender: infraestructura, gestión del tránsito, política ambiental, autorizaciones vehiculares, tributación, regulación del mercado, planificación urbana y uso de suelos”.
- A2 TÁRYET & TEIRLOG (2015). "Estudio para el mejoramiento de la logística de distribución urbana de mercancías en Lima metropolitana y el Callao". Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*	
- A2 SIGMA & LOGIT (2010). Estudio del Impacto Vial en la Red Metropolitana de Lima y Callao por el Flujo de Carga del Puerto, Aeropuerto y Zona De Actividad Logística (Informe Final).	

Causa: Producto 4: Infraestructura Urbana con mantenimiento	
Papers	Descripción
- A2 DURSBECK, Frank (2013). "Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú".*	
- A2 VALENZUELA, Humberto (2016). "Homologaciones Vehiculares y Seguridad Vial en el Perú (ppt.)"	Justifican igualmente la solidez de la relación de causalidad en relación con el parque vehicular, plasmando la idea de tener vehículos seguros mediante la homologación y revisiones técnicas periódicas y exhaustivas
- A1 UN Habitat (2013). "Planning and Design for sustainable urban mobility"	
- A2 World Bank (2002). "Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review".	
- D1 SUTRAN (2014). "Memoria Institucional".	
- A2 MTC, GIZ (2015). "TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Perú"	

Por otro lado, dentro de las asignaciones presupuestarias que no resultan en productos (APNOP) relativas a transporte urbano/vías urbanas, se han identificado las siguientes relacionadas con la seguridad vial y el mantenimiento a las que se podría dar estructura de marco lógico dentro del PP: (comentario ED3 al Plan de trabajo)

- 5000594 conservación y mantenimiento de carreteras
- 5000621 control y seguridad del transporte y tránsito terrestre
- 5000650 desarrollo de estudios, investigación y estadística
- 5000696 desarrollo, normatividad y fiscalización del transporte terrestre
- 5000936 mantenimientos de infraestructura pública
- 5000937 mantenimientos de infraestructura vial
- 5000948 mantenimiento vial local
- 5000993 operación y mantenimiento
- 5001036 prevención, supervisión y control de la circulación terrestre
- 5001275 transferencias financieras para el mantenimiento rutinario de caminos vecinales
- 5002416 mantenimiento de vías y señalización vertical de la ciudad de Huaraz
- 5002430 mantenimiento de las vías urbanas de la ciudad de Huaraz
- 5003255 maquinaria y equipo para infraestructura vial
- 5003996 mejoramiento a nivel de afirmado de las vías del centro urbano de villa Sepahua, del distrito de Sepahua-Atalaya-Ucayali
- 5004290 mantenimiento de caminos vecinales
- 5004527 mantenimiento de la señalización vial de las calles de la ciudad de Huaraz - distrito de Huaraz - Huaraz - Ancash
- 5004528 mantenimiento de pistas y veredas e infraestructura de dominio público en el ámbito urbano de la ciudad de Huaraz - distrito de Huaraz - Huaraz - Ancash



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

- 5004697 mantenimiento de los accesos viales a los barrios emprendedores de la ciudad de Huaraz, distrito de Huaraz -Huaraz - Ancash
- 5004828 mantenimiento periódico de calles de los barrios y AA.HH. del distrito de Huanta - Huanta - Ayacucho
- 5005509 mantenimiento de la av. Pacifico - prolongación Tintaya y mejoramiento de la señalización en las calles de la ciudad de Espinar, distrito de Espinar, Espinar – Cusco.

1.5. DESCRIPCIÓN DE LOS BIENES Y/O SERVICIOS QUE ENTREGA LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA, ASÍ COMO DE LAS ACCIONES Y TAREAS PARA ALCANZAR DICHOS BIENES Y/O SERVICIOS (CONTENIDO 06)

El siguiente contenido tiene como objetivo identificar y describir los bienes y/o servicios que se produce o entrega la IPE. Con la finalidad de incluir dicha información, se presentan las siguientes tablas que detallan además cómo, dónde y quién es el responsable de la entrega del bien y/o servicio.

Tabla 22: Bienes y servicios PP0138

PP0138				
Nombre del producto	¿Qué entrega?	¿Cómo lo entrega?	¿Quién lo entrega?	¿Dónde lo entrega?
Producto 3000479. Persona autorizada para conducir vehículos automotores	Licencia Otorgada	Acreditación de la aptitud de una persona natural mayor de 18 años, que cumple con la normatividad que regula el manejo de vehículos terrestres motorizados o no motorizados a nivel nacional. Se acredita a través de la Licencia de Conducir, un documento oficial otorgado por la autoridad competente (DGTT o GR).	MTC (DGTT), Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales	Es entregada en las instalaciones que las entidades competentes dispongan
Producto 3000480. Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial	Kilómetro	Depende del tipo de producto entregado según las actividades, los bienes y servicios pueden ser entregados por los órganos competentes o por empresas tercerizadas. Los responsables de la provisión del producto, de este modo, son el CNSV, a nivel nacional, los CRSV a nivel regional o los Gobiernos Locales a nivel distrital.	Gobierno Nacional (Consejo Nacional de Seguridad Vial a través de su Secretaría Técnica), Consejos Regionales de Seguridad Vial y Gobiernos Locales	La elaboración de los informes, estudios y auditorías (así como las normas y manuales), tienen tanto un componente de campo como uno de gabinete.
Producto 3000143. Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial	Persona capacitada	Las capacitaciones se entregan a través de cursos, jornadas de trabajo, talleres, etc. Las campañas de sensibilización, a través de medios de comunicación. Depende del tipo de producto entregado según las actividades, los bienes y servicios pueden ser entregados por los órganos competentes o por empresas tercerizadas. Las capacitaciones, según la información brindada por el CNSV, son brindadas básicamente por los funcionarios	Consejo Nacional de Seguridad Vial, Consejos Regionales de Seguridad Vial y Gobiernos Locales.	Las capacitaciones, talleres, jornadas, etc., tienen locales programados en donde se entregan. Cada Consejo de Seguridad Vial, además, organiza la entrega del producto según su jurisdicción. No existe un lugar específico en donde se entregue los productos. Esto último también es válido para la última

PP0138				
Nombre del producto	¿Qué entrega?	¿Cómo lo entrega?	¿Quién lo entrega?	¿Dónde lo entrega?
		de la entidad. Por otro lado, las campañas de sensibilización son tercerizadas, por citar dos ejemplos.		actividad, campañas de sensibilización.

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Además, en el caso del PP0138, se puede añadir:

- **Producto 3000480. Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial.**
En el apartado 2, Organización para la entrega del producto, si bien este PP está enfocado en el transporte, y en lo que se refiere a esta EDEP, en el transporte terrestre, y todos los productos están focalizados en el ámbito interurbano, este producto incluye al Gobierno Local, el cual tiene la competencia de ejecutar las actividades presentadas (Actividad 1: Informes de Seguridad Vial , Actividad 2: Auditorías de Seguridad Vial, Actividad 3: Estudios de Puntos Negros o Tramos de Concentración de Accidentes , Actividad 4: Normas y manuales) sobre la red vial vecinal y urbana. Existirán pues actividades de este PP que se complementen con algunas del PP148. Así, puede citarse el ejemplo de las auditorías de seguridad vial. En el caso de las vías urbanas, el gobierno local incluye dentro de éstas las labores de verificación de la señalización y control de velocidad, mientras que en carreteras se incluyen otro tipo de fenómenos, como los derivados de condiciones meteorológicas que dificultan la conducción.
- **Producto 3000479. Persona autorizada para conducir vehículos automotores**
Al igual que en caso anterior, este producto incluye al gobierno local, y en la entrega del producto incluye que como Rol del Gobierno Local la de emitir y otorgar, a través de la Gerencia de Transportes o la que haga sus veces, la licencia de conducir de clase B, por lo que igualmente podría considerarse como parte del PP0148.
- **Producto 3000143. Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial**
Como organización para la entrega del producto, incluye al Gobierno Local (literalmente: En virtud a las orientaciones, metodologías y estrategias impartidas por el CNSV, los GL promueven y organizan eventos de capacitación en seguridad vial tales como cursos eventos u otros.), por lo que puede considerarse como parte del PP0148.

Tabla 23: Bienes y servicios PP0148

Nombre del producto	¿Qué entrega?	¿Cómo lo entrega?	¿Quién lo entrega?	¿Dónde lo entrega?
Producto 1: Control del Parque Automotor en las Vías urbanas	Vehículos. Otras opciones: Emisiones de dióxido de carbono (contaminación del aire). Vehículos en buen estado.	El Gobierno Nacional establece las condiciones técnicas que debe cumplir todo vehículo automotor para su ingreso y permanencia en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), así como las normas aplicables a la fiscalización y sanción por incumplimiento de dicho marco legal.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), Municipalidades Provinciales y Distritales.	La municipalidad provincial respectiva debe ser la encargada de implementar el proceso de chatarreo, así como de emitir el certificado correspondiente
Producto 2: Gestión eficiente del tránsito	Sistemas implementados	Las principales acciones previstas para este producto son: • Elaboración de planes integrales de administración y gestión del tránsito y transporte. • Estudios para la implementación de sistemas semafóricos, centros de control u otros sistemas inteligentes. • Sistemas de seguridad operativos y con mantenimiento. • Vías de carga de la red vial urbana controladas • Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), Municipalidades Provinciales y Distritales.	
Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento	Kilómetros con mantenimiento	Se interviene sobre el sistema de infraestructura urbana a través del mantenimiento, la conservación, el inventario y la prevención y atención de emergencias de los servicios de la operación y mantenimiento, bajo diversas modalidades: el mantenimiento rutinario y periódico, y el esquema de concesiones; bajo administración directa o a través de empresas concesionarias.	Municipalidades Provinciales y Municipalidades Distritales.	

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

En el PP0148, se tiene que los modelos operacionales de los productos, tanto en el caso de la definición operacional, la organización para la entrega del producto y los criterios de priorización, están adecuadamente articulados, incluyendo la secuencia de implementación.

Como fuentes que evidencien la ejecución de los bienes y servicios se tienen:

- Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP).
- GTZ (2010) Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities.
- Gutiérrez Aparicio, Luis (2014). Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú.
- JICA 2013. Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area.
- DURSBECK, Frank (2013). Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú.
- SUTRAN (2014). Memoria Institucional.
- Bielich, Claudia (2009). La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana. Lima, CIES, IEP, 2009. (Documento de trabajo, 155. Serie Economía, 49).
- Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (2012). Informe N° 001-2012-MML/IMPL/PE.
- MTC & GIZ (2015). TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru.

En este caso, una vez revisada la evidencia, se deduce que ésta responde al modelo operacional del PP148. Así, dentro del Informe “Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao” (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP), se analiza el efecto de la falta de señalización, señalización inadecuada y mal estado de las pistas en la seguridad vial, concluyéndose que la detección y eliminación de puntos críticos requiere “del concurso de la Policía Nacional del Perú y los distintos niveles de gobierno, además de planes a mediano plazo con indicadores claros de su ejecución y el correspondiente impacto en la reducción de accidentes de tránsito”, siendo evidencia sobre el modelo operacional del producto 3000841 y sus actividades, entre otras. Igualmente, analiza los efectos de la falta de una red semafórica en el número de accidentes, lo cual evidencia parte del modelo operacional del producto 3000839 (producto 2) - Gestión eficiente del tránsito. Incluye también el análisis de los efectos de la falta de supervisión en el número de accidentes y accesibilidad de los usuarios y los efectos del mal estado de las vías en la seguridad vial, también evidencia del modelo operacional de este producto.

El Informe “Urban Freight in Developing cities”, por su parte analiza los efectos de la falta de recursos humanos y económicos en la gestión del tránsito y transporte, concluyendo que “la mejora en la administración y gestión del transporte urbano pasa necesariamente por la adopción de una política nacional de movilidad urbana”. Dicho análisis se convierte así en evidencia transversal para los modelos operacionales de todos los productos, en la medida en que puede ser aplicable para todos ellos.

El Informe “Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area”, en su capítulo 6 presenta un análisis de alternativas de sistemas de transporte, estableciendo las condiciones que deben evaluarse para la elección de un sistema de transporte: metro, BRT o transporte de mediana capacidad. No se encuentra relación con los productos del PP148 incluidos como parte de esta EDEP.

El estudio de “Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú”, estudia los efectos del marco legal vigente y su inaplicación en las condiciones de seguridad de los vehículos que ingresan al mercado peruano, concluyendo que “deben realizarse modificaciones al Reglamento Nacional de Vehículos, para efectos de la implementación de la homologación vehicular, entre las que se incluiría la inclusión de la ficha técnica y las funciones del área responsable de la homologación vehicular ubicada dentro de la DGTT del MTC”. Así pues, resulta como principal evidencia para el marco lógico del producto 3000838 (producto 1), Control de parque automotor en vías urbanas.

“La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana. Lima”, analiza los efectos del “esquema comisionista-afiliador en la mala calidad del servicio de transporte público, al depender el ingreso de los conductores del número de pasajeros que transportan, lo que genera una competencia feroz por recogerlos, lo que a su vez afecta la calidad del servicio e incrementa la inseguridad vial”. Se encuentra pues evidencia que justifique el modelo operacional de este PP.

El Informe “Sustainable Urban Transport NAMA Perú”, aborda, entre otros, los efectos de “las barreras legales e institucionales en la implementación de sistemas de transporte sostenible en Perú”. En este contexto, se abordan los efectos de los programas de chatarreo en la modernización de flota, estableciendo que el retiro de vehículos obsoletos y de menor capacidad es crucial para reducir la competencia en la implantación de sistemas integrados de transporte y con la mejora de la seguridad vial, así como los efectos de un adecuado sistema de inspección técnica vehicular en el control de emisiones de dióxido de carbono, planteando un esquema integral de inspección vehicular que comprenda:

- Creación de Oficina de Homologación Vehicular.
- Proceso de certificación para los vehículos que entran en circulación.
- Establecimiento de estándares de eficiencia de combustible-
- Introducción de etiquetado sobre consumo y emisiones

Lo que responde como evidencia del modelo operacional del PP148, especialmente del producto 3000838 (producto 1).

1.6. MARCO LÓGICO DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA: FORMULACIÓN DE LOS INDICADORES Y SUS METAS (VALORES ESPERADOS) EN EL HORIZONTE TEMPORAL PARA LOS RESULTADOS (PROPÓSITO Y FINES), COMPONENTES Y ACTIVIDADES (CONTENIDO 07)

1.6.1. Indicadores de desempeño

En esta sección se identifican los indicadores y metas de los fines, propósitos, componentes y actividades, así como también las fuentes con las que son procesadas dichos indicadores. Por último, se describen los instrumentos con que se recogen los mismos, según lo descrito en los Anexo 02 del PP0138 y PP0148.

RESULTADO ESPECÍFICO – PP0138

A.1 RESULTADO ESPECIFICO: “Tasa de Accidentes de Tránsito por cada 10,000 vehículos”

Según lo señalado en el Anexo 2 del PP0138, para el cálculo de este indicador se utiliza como fuente los Reportes periódicos de la PNP. Mientras que el instrumento de recolección de información son los cuadros estadísticos del CNSV.

Por otro lado, de acuerdo al Anexo 2 del PP0138, este indicador permite medir el grado de ocurrencia de accidentes de tránsito por cada 10,000 vehículos, mayores y menores, que conforman el parque automotor, a nivel nacional, incluyendo vías urbanas durante el año.

Además, la justificación presentada en el Anexo 2, señala que es un indicador de dimensión social que permite aproximar el riesgo que enfrentan y la seguridad de la que disponen los usuarios – clientes de las carreteras. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de ocurrencia de accidentes, y por lo tanto se reduzca la inseguridad en las vías. El método de cálculo es el siguiente:

$$[\text{Número de accidentes de tránsito} / (\text{Total del parque automotor} / 10,000)]$$

A.2 RESULTADO ESPECIFICO: “Tasa de muertos generados por accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes”

La fuente de información para el desarrollo de este indicador proviene de los reportes periódicos de la PNP. Los cuadros estadísticos del CNSV y los registros del INEI (Censo Nacional de Población y Vivienda).

Este indicador mide el grado de mortandad ocasionado por accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes durante el año. Por tanto, la justificación presentada en el Anexo 2 del PP0138 señala que es un indicador de dimensión social que permite

aproximar el riesgo que enfrentan y la seguridad de la que disponen los usuarios – clientes de las carreteras y de las vías urbanas. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de mortandad, y por lo tanto que se reduzca la inseguridad en las vías. El método de cálculo de este indicador es:

$$\text{[Número de muertos generados por accidentes de tránsito / (Total de la población / 100,000)]}$$

A.3 RESULTADO ESPECIFICO “Tasa de muertos generados por accidentes de tránsito por cada 10,000 vehículos”

Según lo presentado en el Anexo 2 del PP0138, la información para la elaboración de este indicador proviene de los Reportes periódicos de la PNP, y el instrumento de recolección de información son los cuadros estadísticos del CNSV.

Este indicador busca medir el grado de mortalidad ocasionado por accidentes de tránsito por cada 10,000 vehículos durante el año. Por otro lado, la justificación señala que es un indicador de dimensión social que permite aproximar el riesgo que enfrentan y la seguridad de la que disponen los usuarios – clientes de las carreteras. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de mortandad ocasionado por accidentes de tránsito, y por lo tanto que se reduzca la inseguridad en las vías. El método de cálculo de este indicador es:

$$\text{[Número de muertos generados por accidentes de tránsito / (Total del parque automotor / 10,000)]}$$

PRODUCTO – PP0138

A.4 PRODUCTO 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores: “Proporción de conductores con licencias de conducir de clase A por categorías que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave al reglamento de tránsito en los dos últimos años”

Según lo presentado en el Anexo 2 del PP138, este indicador considera como fuente de datos el Registro Nacional de Sanciones y el CUBO OLAP OTI. Cabe señalar que en dicho Anexo no se detalla cual es el instrumento de recolección de información (No aplica).

El indicador busca medir la proporción anual de titulares de licencia de conducir de clase A que de acuerdo al reglamento de tránsito hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave en los dos últimos años. Se considera las papeletas en estado FIRME, no las EN PROCESO para el cálculo del indicador.

El desarrollo del mismo se justifica en que este indicador permitirá visualizar qué proporción de conductores con licencias de conducir de clase A han cometido como mínimo una infracción al tránsito grave o muy grave. Los cálculos obtenidos nos

permitirán conocer las causas de los accidentes de tránsito, para que de una forma u otra poder plantear soluciones que permitan mejorar aspectos normativos relacionados a los operativos de fiscalización, a los procesos de emisión de licencias de conducir y al proceso sancionador cuando se impone una papeleta de infracción. A continuación, se propone el método de cálculo:

(Total de titulares de licencias de conducir de clase A que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave en los dos últimos años / Total de titulares de licencias de conducir de clase A vigentes al finalizar el año) * 100

A.4 PRODUCTO 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial:

- **Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Nacional con Inspección de Seguridad Vial en el año.**

La fuente de datos para este indicador proviene de los informes Informes de auditoría e inspecciones de seguridad vial (CNSV) y los registros estadísticos de la OGPP (MTC). Es importante señalar que en el Anexo 2 se detalla “No aplica” en el rubro de instrumento de recolección de información.

Por otro lado, el indicador mide el porcentaje de la Red Vial Nacional inspeccionada en materia de Seguridad Vial. Las inspecciones consideran todos los elementos de la vía (estado de la vía, pendiente, radio de curvatura, riesgos, vulnerabilidades, respeto del derecho de vía, señalización horizontal y vertical, características del entorno, tasa de accidentes, entre otros) quedando plasmado en un informe según el tramo inspeccionado. Además, la justificación señala que este indicador permite conocer la cobertura de las inspecciones en materia de seguridad vial, realizadas anualmente a la Red Vial Nacional y emitir las medidas correctivas pertinentes. El método de cálculo es presentado a continuación:

(N° de los kilómetros inspeccionados en seguridad vial en la red vial nacional / Total de kilómetros de la red vial nacional) *100

- **Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Departamental con Inspección de Seguridad Vial en el año.**

De la misma manera que el indicador señalado anteriormente, la fuente de datos para este indicador proviene de los informes Informes de auditoría e inspecciones de seguridad vial (CNSV) y los registros estadísticos de la OGPP (MTC). Además, también cabe recalcar que en el Anexo 2 se detalla “No aplica” en el rubro de instrumento de recolección de información.

El indicador calcula el Porcentaje de la Red Vial Nacional inspeccionada en materia de Seguridad Vial. Las inspecciones consideran todos los elementos de la vía (estado de la vía, pendiente, radio de curvatura, riesgos, vulnerabilidades, respeto del derecho de vía, señalización horizontal y vertical, características del entorno, tasa de accidentes, entre otros) quedando plasmado en un informe según el tramo inspeccionado.

Según lo presentado en el Anexo 2 del PP0138 la justificación para desarrollar este indicador se basa en el hecho de que este indicador permite conocer la cobertura de las

inspecciones en materia de seguridad vial, realizadas anualmente a la Red Vial Departamental y emitir las medidas correctivas pertinentes. El método de cálculo es el siguiente:

$$\left(\frac{\text{Nº de los kilómetros inspeccionados en seguridad vial en la red vial departamental}}{\text{Total de kilómetros de la red vial departamental}} \right) * 100$$

- **Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Vecinal con Inspección de Seguridad Vial en el año.**

Según el Anexo 2 del PP138, la fuente de datos para este indicador son las mismas que las fuentes señaladas para los dos indicadores anteriores. “informes Informes de auditoría e inspecciones de seguridad vial (CNSV) y los registros estadísticos de la OGPP (MTC)”. Cabe señalar que en el Anexo 2 se detalla “No aplica” en el rubro de instrumento de recolección de información.

El indicador mide el Porcentaje de la Red Vial Vecinal inspeccionada en materia de Seguridad Vial. Las inspecciones consideran todos los elementos de la vía (estado de la vía, pendiente, radio de curvatura, riesgos, vulnerabilidades, respeto del derecho de vía, señalización horizontal y vertical, características del entorno, tasa de accidentes, entre otros) quedando plasmado en un informe según el tramo inspeccionado.

El desarrollo del mismo se justifica en que este indicador permite conocer la cobertura de las inspecciones en materia de seguridad vial, realizadas anualmente a la Red Vial Vecinal y emitir las medidas correctivas pertinentes. El método de cálculo es presentado a continuación:

$$\left(\frac{\text{Nº de los kilómetros inspeccionados en seguridad vial en la red vial vecinal}}{\text{Total de kilómetros de la red vial vecinal}} \right) * 100$$

A.5 PRODUCTO 3000143: Usuarios de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial: “Proporción de personas sensibilizadas en materia de seguridad vial”

Este indicador tiene como fuente de información la Encuesta Nacional de Programas Estratégicos (INEI). El instrumento de recolección de información se encuentra en la pregunta 803 de ENAPRES, la cual es presentada a continuación “En los últimos 12 meses de _____ a _____ ¿Ha escuchado usted por la radio o ha visto en la televisión alguna campaña sobre seguridad vial”?

Por otro lado, cabe mencionar que el indicador busca medir la proporción de personas que han tomado conciencia de los riesgos de accidentes de tránsito y que muestran capacidad, conocimiento y actitudes adecuadas en el desplazamiento por las vías, aproximado a través del indicador proporcionado por ENAPRES “Porcentaje de la población urbana que reconoce la existencia de campañas sobre seguridad vial”.

Finalmente, según lo señalado en el Anexo 2 del PP0138 el desarrollo del indicador se justifica desde una perspectiva de reducir el índice de muertos y heridos productos de los accidentes de tránsito, permite visualizar la cantidad personas hayan escuchado o

visualizado las campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad vial y educación vial y lo compara con las personas con conocimientos y actitudes adecuados para un desplazamiento seguro en las vías. La brecha de este indicador refleja la cantidad de personas que aún no han sido sensibilizadas. A continuación, se presenta el método de cálculo:

$$A/B*100\%$$

Donde:

A=Población que reconoce haber visto o escuchado alguna campaña de seguridad vial en la radio o la televisión, durante los últimos 12 meses

B= Población Urbana

A.6 PRODUCTO 3000478. Servicios De Transporte Terrestre Y Complementarios Fiscalizados.

- **Nivel de cumplimiento de la normatividad del servicio de transporte terrestre de personas de ámbito distrital en vehículos menores.**

La fuente de datos para el cálculo de este indicador son las estadísticas de las Municipalidades distritales y de las Municipalidades Provinciales en el ámbito del distrito del cercado. Por otro lado, el anexo 2 del PP0138 señala que este indicador permite medir el nivel de observancia de la normatividad del servicio especial de transporte terrestre de personas, mercancías y cargas con vehículos menores motorizados y no motorizados, por parte de las empresas transportistas y conductores que participan en la prestación del mencionado servicio.

El desarrollo del mismo se justifica en la medida que Este indicador permitirá conocer el nivel de cumplimiento a la normativa de los actores que participan en la prestación del servicio de transporte de personas de ámbito distrital en vehículos menores y contribuirá a adoptar mejoras en los procesos de fiscalización y/o normatividad. El método de cálculo es presentado a continuación:

(Número de intervenciones conformes realizadas al servicio de transporte de personas de ámbito distrital en vehículos menores / Total de intervenciones realizadas al servicio de transporte de personas de ámbito distrital en vehículos menores) *100

- **Nivel de cumplimiento de la normativa vigente por parte de los operadores de entidades complementarias a conductores y a vehículos fiscalizadas.**

Según el anexo 2 del PP0138, la fuente de datos proviene de los datos de SUTRAN. El instrumento de recolección de información son los registros administrativos de las acciones de fiscalización.

Este indicador calcula el nivel de observancia de la normatividad vigente por parte de los operadores de la infraestructura complementaria de transporte de personas. Se entiende como infraestructura complementaria a los terminales terrestres de carga o centros de distribución urbana, que concentren los flujos hacia y desde el interior de la ciudad. A continuación, se presenta el método de cálculo:

(Número de intervenciones conformes / Total de intervenciones realizadas a operadores de infraestructura complementarias) *100

RESULTADO ESPECÍFICO - PP0148

B.1 RESULTADO FINAL: “Variación del número de muertes causadas por accidentes de tránsito respecto del año base (2017)”

Según lo presentado en el Anexo 2 del PP0148 la fuente de datos proviene del anuario estadístico de la Policía Nacional del Perú. La PNP registra las ocurrencias de todos los accidentes y estima el número de muertos. El Consejo Nacional de Seguridad Vial debe establecer las coordinaciones con la PNP para procesar los datos y producir el indicador propuesto.

El indicador calcula la variación del número de muertes producidas por accidentes de tránsito respecto al año anterior, con lo cual el objetivo es medir las muertes causadas por accidentes de tránsito, de modo de saber si las medidas del presente programa presupuestal destinadas a reducir los accidentes con muertos están siendo efectivas. Por esta razón en el Anexo 2 se justifica su importancia ya que permite medir la efectividad de las diferentes medidas del presente programa presupuestal para reducir los accidentes con muertes.

A continuación, se detalla el método de cálculo:

- Para el caso de Lima Metropolitana:

$$\left[\frac{\sum A_t - \sum A_{t-1}}{\sum A_{t-1}} \right] * 100$$

Donde:

At: Número de muertes causadas por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en el año t

A(t-1): Número de muertes causadas por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en el año t-1

- Para las 10 ciudades restantes:

$$\left[\frac{\frac{\sum A_t - \sum B_t}{\sum A_t}}{\frac{\sum A_{t-1} - \sum B_{t-1}}{\sum A_{t-1}}} \right] * 100$$

Donde:

At: Número total de muertes por accidentes de tránsito por departamento en el año t

Bt: Número de muertes por accidentes de tránsito a nivel de la Red Vial Nacional en el año t

A(t-1): Número total de muertes por accidentes de tránsito por departamento en el año t-1

B(t-1): Número de muertes por accidentes de tránsito a nivel de la Red Vial Nacional en año t-1

B.2 RESULTADO FINAL: “Variación del número de heridos causados por accidentes de tránsito, respecto del año base (2017)”

La fuente de datos es el Anuario estadístico de la Policía Nacional del Perú (PNP). El instrumento de recolección de información son los datos de ocurrencia de accidentes recogidos y sistematizados por la PNP. El Consejo Nacional de Seguridad Vial coordina con la PNP para recoger la información, la procesa y construye el indicador.

El indicador tiene como objetivo medir la cantidad de personas heridas en accidentes de tránsito, de modo de saber si las actividades establecidas en el presente programa presupuestal están siendo efectivas para reducir los accidentes con heridos. El desarrollo del mismo se justifica, debido a que permite medir la efectividad de las diferentes medidas de este programa presupuestal para reducir los accidentes en donde hay heridos. El método de cálculo es el siguiente:

- Para el caso de Lima Metropolitana (Lima y el Callao)

$$\left[\frac{\sum A_t - \sum A_{t-1}}{\sum A_{t-1}} \right] * 100$$

Donde:

At: Número de heridos causados por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en el año t

A(t-1): Número de heridos causados por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en el año t-1

- Para las 10 ciudades restantes

$$\left[\frac{\frac{\sum A_t - \sum B_t}{\sum A_t}}{\frac{\sum A_{t-1} - \sum B_{t-1}}{\sum A_{t-1}}} \right] * 100$$

Donde:

At: Número total de heridos por accidentes de tránsito por departamento en donde se localiza la ciudad seleccionada en el año t.

Bt: Número de heridos por accidentes de tránsito a nivel de la red vial nacional en el departamento en donde se localiza la ciudad seleccionada en el año t.

A(t-1): Número total de heridos por accidentes de tránsito en el departamento en donde se localiza la ciudad seleccionada en el año t-1.

B(t-1): Número de heridos por accidentes de tránsito a nivel de la red vial nacional en el departamento en donde se localiza la ciudad seleccionada en el año t-1

B.3 RESULTADO ESPECÍFICO: “Reducción de los accidentes en las vías arteriales seleccionadas de las 11 ciudades principales respecto del año base (2017)”

Según el Anexo 2 del PP0148 la fuente de datos provienen de los Anuarios de la PNP, Bases de Datos de la PNP y las bases de datos del CNSV. Además, el instrumento del recojo de información son los reportes elaborados por la Policía Nacional del Perú (PNP) en coordinación con el CNSV. El CNSV coordina con la PNP, prepara los formatos de recojo, procesa la información y construye el indicador.

Este indicador mide la variación de los accidentes en las vías arteriales seleccionadas de las 11 principales ciudades, y permite observar si el porcentaje de los muertos y heridos ha aumentado o disminuido. A continuación, se presenta el método de cálculo:

$$Indicador = \left[\frac{\sum A_t - \sum A_{t-1}}{\sum A_{t-1}} \right] * 100$$

Donde:

A_t : Accidentes en la vía o vías arteriales en donde se localiza la ciudad seleccionada en el año “t”

A_{t-1} : Accidentes en la vía o vías arteriales en donde se localiza la ciudad seleccionada en el año “t-1”

PRODUCTOS – PP0148

B.4 PRODUCTO 1: Control del Parque Automotor en Vías Urbanas

- **Porcentaje de modelos de vehículos automotores ofertados en el mercado que cuentan con certificado de homologación respecto del total de modelos de vehículos automotores**

Para este indicador la fuente de datos proviene del Registro Nacional de Homologación Vehicular (DGTT). Además, el instrumento de recolección de información de los certificados de homologación vehicular se obtendrá de la base de datos elaborada y recopilada por la DGTT de forma trimestral y anual.

Según lo presentado en el Anexo 2, el indicador mide la cobertura de certificación de homologaciones de los modelos de vehículos automotores. La certificación de la homologación permite verificar que los modelos vehiculares nuevos que se importen, fabriquen o ensamblen en el país, cumplan con los requisitos técnicos establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos, sus normas conexas, complementarias y las demás normas vigentes en la materia, para su ingreso, registro, tránsito y operación en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT).

A continuación, se presenta el método de cálculo:

$$\text{Indicador} = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

Donde:

A_t : Número de modelos homologados en el año t.

B_t : Número total de modelos nuevos ofertados en el mercado en el año t.

- **Porcentaje de Centros de Inspección Técnica Vehicular que cumple con las condiciones de acceso y permanencia respecto del total**

La fuente de datos para la medición de este indicador proviene de los Registros de Inspecciones efectuadas a CITV – SUTRAN. El instrumento de recolección de información son las actas de inspección son generadas y recopiladas por la SUTRAN. SUTRAN entregará la información a la Oficina de Estadística del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El desarrollo de este indicador se justifica debido a que una efectiva supervisión del cumplimiento de las condiciones de funcionamiento de los CITV garantiza la existencia de un parque vehicular en buen estado, contribuye a la seguridad vial y al control de las emisiones de gases contaminantes de los vehículos inspeccionados. Las inspecciones (revisiones) técnicas son las que determinan el cumplimiento de las condiciones técnicas por parte de los vehículos que tienen más de tres (3) años de antigüedad. El método de cálculo es el siguiente:

$$\text{Indicador} = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

Donde:

A_t : Número de actas de CITV conformes durante el período t

B_t : Número de actas de CITV levantadas durante el período t

- **Porcentaje de Vehículos Obsoletos retirados del parque automotor respecto del total de vehículos obsoletos**

Las bases de datos a cargo de las áreas encargadas del transporte urbano en las municipalidades provinciales son consideradas como fuente de datos para el cálculo de este indicador. Por otro lado, los certificados de desgüace (chatarreo) y recojo de la información del padrón de unidades de las bases de datos a cargo de las áreas encargadas de transporte urbano en las municipalidades son los instrumentos de recolección de información.

El anexo 2 señala que el indicador determina el nivel de mejora de la calidad en la prestación del servicio de transporte público en las ciudades, a partir del retiro de flota que excede la antigüedad vehicular establecida en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT) utilizando un mecanismo de chatarreo. Es importante precisar que el retiro de la flota no implica un traslado, sino el desgüace

(chatarreo) de los vehículos, a cambio del pago de un incentivo económico. A continuación, se presenta el método de cálculo:

$$\text{Indicador} = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

Donde:

A_t : Número de vehículos de transporte público desguazados durante el período t.

B_t : Número de vehículos de transporte público que exceden el límite de antigüedad durante el período t.

B.5 PRODUCTO 2: Gestión Eficiente del Tránsito

- **Porcentaje de ciudades con sistemas inteligentes de semaforización implementados respecto del total**

La fuente de datos para el cálculo de este indicador es la base de datos a cargo de la DGTT. Por otro lado, el instrumento de recolección de información serán los instrumentos normativos de las municipalidades que aprueben sus respectivos planes integrales. La ejecución de los planes se recogerá a través de las metas físicas que se registren en el SIAF. El total de ciudades será registrado por la Oficina de Estadística del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En el Anexo 2, el indicador mide que porcentaje de las ciudades están ejecutando planes integrales de administración y gestión del tránsito y transporte implementados, respecto del total. El indicador permite medir el avance en la gestión del tránsito y transporte en las ciudades tomando como evidencia la capacidad de los gobiernos provinciales de implantar mecanismos de planeamiento. El método de cálculo es el siguiente:

$$\text{Indicador} = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

Donde:

A_t : Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con planes integrales de administración y gestión de transporte y tránsito implementados en el año t.

B_t : Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t.

- **Porcentaje de ciudades con control de transporte de mercancías en vías urbanas (en al menos un acceso de la ciudad) respecto del total**

Según el Anexo 2 la fuente de datos es la base de datos a cargo de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT). Cabe señalar que son las municipalidades las que se encargan de hacer registros e informes, que luego envían para ser recopilados por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT). La DGTT elabora los formatos para ordenar al recojo de la información, la procesa y construye el indicador.

Este indicador verifica la disponibilidad de mecanismos que permitan controlar y fiscalizar la circulación de los vehículos que transportan mercancías en las ciudades. El

mínimo es que la ciudad controle el transporte de mercancías en alguno de los accesos de vías nacionales. Además, el indicador estima que porcentaje de las ciudades han implementado controles para el transporte de mercancías. El método de cálculo es:

$$Indicador = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

Donde:

A_t : Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con control de transporte de mercancías en al menos un acceso el año t.

B_t : Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t.

- **Porcentaje de ciudades con sistemas de seguridad vial implementados en avenidas principales respecto del total**

El Registro de Sistemas de Seguridad Vial del CNSV es utilizado como fuente de datos para este indicador. La información sobre las metas físicas e implementación se registran y recogen del SIAF, luego el Consejo Nacional de Seguridad Vial las recopila la información, la procesa, construye el indicador y lo registra en una base de datos.

Según el anexo 2, el indicador establece qué ciudades cuentan con mecanismos dirigidos a la reducción de los accidentes de tránsito y sus consecuencias. Estos mecanismos deben ser establecidos en puntos negros y avenidas principales. El método de cálculo es presentado a continuación:

$$Indicador = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

Donde:

A_t : Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con sistemas de seguridad vial en el año t.

B_t : Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t.

- **Porcentaje de ciudades con auditorías de seguridad vial implementadas**

El Anexo 2 señala que la fuente de datos para este indicador proviene de la Base de datos del CNSV y verificación de cumplimiento de metas en el SIAF. Específicamente, se registra el número de ciudades que implementan a través del SIAF del MEF las auditorías de seguridad vial. La información es recopilada por el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV). EL CNSV, prepara un formato, recoge la información, la procesa y la almacena.

El indicador determina qué porcentaje de las ciudades seleccionadas en la población objetivo han establecido mecanismos de supervisión de la calidad de sus vías -respecto de la seguridad vial- con la finalidad de reducir la incidencia y gravedad de los accidentes de tránsito. Es importante mencionar que las auditorías viales permiten conocer el

estado de las vías en relación a la seguridad vial. Además, identifican las acciones se pueden prevenir la accidentalidad originado por el mal estado de las vías. Las auditorías son importantes para poder reducir la tasa de accidentalidad. El método de cálculo es el siguiente:

$$\text{Indicador} = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

Donde:

A_t : Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con auditorías de seguridad vial implementadas en el año t.

B_t : Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t.

- **Porcentaje de ciudades con planes de intervención en puntos críticos ejecutados**

La base de datos a cargo de la DGTT es usada como fuente de datos. La Dirección General de Transporte Terrestre se encarga de preparar un formato para recoger la información de las Municipalidades, procesa la información y construye el indicador.

El anexo 2 del PP0148 señala que el objetivo determinar qué porcentaje de las ciudades de la población objetivo han establecido mecanismos de supervisión y medidas correctivas en los puntos de mayor siniestralidad con la finalidad de reducir la incidencia y gravedad de los accidentes de tránsito. Cabe señalar que el desarrollo del mismo, se justifica debido a que es importante medir qué ciudades importantes están implementando medidas para reducir accidentes sobre puntos críticos, pues en las provincias con más de 250,000 habitantes se concentran la mayor parte de los accidentes a nivel nacional. A continuación, se presenta el método de cálculo:

$$\text{Indicador} = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

Donde:

A_t : Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con planes de intervención en puntos críticos ejecutados en el año t.

B_t : Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t.

B.6 PRODUCTO 3: Gestión de sistemas de transporte y fiscalización: “Porcentaje de ciudades con servicios de transporte en vehículos menores debidamente autorizados y con planes de ordenamiento”

La fuente de datos que permite el cálculo de este indicador es la base de datos a cargo de la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT). Esta dirección se se encarga de preparar el formato para el recojo de la información, solicitar la misma, procesar los datos y construir el indicador.

El anexo 2 señala que este indicador establece cuál es el porcentaje de ciudades que cuenta con mecanismos de planeamiento de transporte urbano, sobre la base de estudios de demanda, origen-destino, infraestructura vial, entre otros que permitan determinar la forma, número de rutas, paraderos y unidades –entre otros aspectos- en la que se debe prestar el servicio de transporte público de personas dentro de su jurisdicción. El método de cálculo es:

$$\text{Indicador} = \frac{A_t}{B_t} * 100$$

A_t : Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con planes reguladores de rutas en el año t.

B_t : Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t.

B.7 PRODUCTO 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento: “Porcentaje de infraestructura urbana intervenida con acciones de mantenimiento”

Según el Anexo 2 del PP0148 será la Oficina de Estadística del MTC contará con una base de datos de los inventarios de la red vial urbana jerarquizada de cada una de las 11 ciudades que están localizadas en las 11 provincias en donde está localizada la población objetivo, la cual será la fuente de datos para el cálculo de este indicador.

El indicador tiene como objetivo medir la cobertura de las acciones de mantenimiento sobre el total de la infraestructura urbana (vías urbanas y ciclovías). Con la implementación del presente programa presupuestal se podrá contar con las metas físicas para las intervenciones de mantenimiento de la infraestructura urbana. El método de cálculo:

- Para infraestructura vial no concesionada:

$$1 - \frac{\text{Km. de infraestructura vial urbana con mantenimiento}}{\text{Km. total de infraestructura vial urbana}}$$

- Para ciclovías:

$$1 - \frac{\text{Km. de ciclovías con mantenimiento}}{\text{Km. de ciclovías}}$$

1.6.2. Indicadores de producción física

Con relación a los indicadores de producción física, se ha identificado indicadores a nivel de producto y actividades. Cabe resaltar que las metas físicas no han sido desarrolladas en ningún caso.

A continuación, se presentan las matrices de indicadores de producción física, elaboradas a partir del contenido de los Anexos 2 correspondientes a cada Programa Presupuestal.

Tabla 24: Indicadores de Producción física del PP138

Producto / Actividad	Unidad de Medida	Método de medición	Fuente
Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores	Licencia Otorgada	La suma de las metas físicas de las actividades: 5003427 Emisión De Licencias De Conducir De Clase A 5003428 Emisión De Licencias De Conducir De Vehículos Menores.	Registro del Sistema Nacional de Conductores (MTC –DGTT-; Gobiernos Regionales; Municipalidades Distritales y Provinciales)
Actividad 5003427. Emisión de licencias de conducir clase a	Licencia Otorgada	Conteo de las Licencias de Conducir de Clase A contenidas en el Registro del Sistema Nacional de Conductores	Registro del Sistema Nacional de Conductores (Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de los GR y dependencia competente del MTC)
Actividad 5001437. Emisión de licencias de conducir de vehículos menores	Licencia Otorgada	Conteo de las Licencias de Conducir de Vehículos Menores contenidas en el Registros correspondientes de los Gobiernos Locales	Registros administrativos de los Gobiernos Locales (Municipalidad Provincial – Gerencia de Transportes o la que haga sus veces)
Producto 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial	Kilómetro	Suma de la meta de producción física de la actividad 5001483 Inspección De Seguridad Vial. Se considera los kilómetros inspeccionados por ser una de las actividades más relevantes y para cuya realización se debe tener en cuenta la detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes	Informes de Inspección y de Auditorías de Seguridad Vial concluidos y aprobados; Estudios concluidos y aprobados sobre Puntos Negros; y Normas o manuales concluidos y aprobados (MTC - CNSV. Progresivamente de acuerdo a su implementación técnica y operativa el Concejo Regional de Seguridad Vial)
Actividad 5001483. Inspección de seguridad vial	Kilómetro	Conteo de Kilómetros de vías nacionales, departamentales y vecinales inspeccionadas y reportadas según informe de inspección de seguridad vial concluido y aprobado	Informes de Inspección de Seguridad Vial concluidos y aprobados (Secretaría Técnica del CNSV)
Actividad 5001484. Auditoría de seguridad vial	Proyecto Auditado	Conteo de proyectos de vías nacionales, departamentales y vecinales auditados y reportados según informe de auditoría de seguridad vial concluido y aprobado.	Informes de Auditorías de Seguridad Vial concluidos y aprobados (Secretaría Técnica del CNSV)
Actividad 5001486. Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes	Estudio	Conteo de estudios concluidos y aprobados para determinar puntos negros o tramos de concentración de accidentes (TCA	Estudios concluidos y aprobados (Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales)
Actividad 5001485. Elaboración de normas o manuales en seguridad vial	Norma	Conteo de normas o manuales concluidos y aprobados	Normas o manuales concluidos y aprobados (Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial)

Producto / Actividad	Unidad de Medida	Método de medición	Fuente
Producto 3000143: Usuarios de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial	Persona Capacitada	Combinación de las diferentes unidades de medida de las metas físicas de las siguientes actividades: 5001487 Capacitación en Seguridad Vial a conductores infractores. 5001489 Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial. 5001490 Capacitación a especialistas en seguridad vial.	Informes de los eventos de capacitación (MTC – CNSV, Consejo Regional de Seguridad Vial y Municipalidades Provinciales y Distritales)
Actividad 5001487. Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Persona Capacitada	Conteo de conductores infractores capacitados en los eventos de capacitación ejecutados	Informes de los eventos de capacitación (MTC – STCSV y Gobiernos Regionales - Consejos Regionales de Seguridad Vial)
Actividad 5001489. Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial	Persona Capacitada	Conteo de la población capacitada en los eventos de capacitación ejecutados	Informes de los eventos de capacitación (MTC – STCSV, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales)
Actividad 5001490. Capacitación a especialistas en seguridad vial	Persona Capacitada	Conteo de personas capacitada en seguridad vial en los eventos de capacitación ejecutados	Informes de los eventos de capacitación (MTC – STCSV)
Actividad 5001488. Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	Campaña	Conteo de campañas en seguridad vial ejecutadas, concluidas y evaluadas.	Informes de resultados alcanzados de las campañas ejecutadas (MTC – STCSV, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales)
*Actividad 5001437: Prevención y atención de emergencias viales	Intervención	Conteo del número de intervenciones reportados en los informes del órgano competente del Gobierno Local, revisados y validados por Provías Descentralizado	Informes periódicos de Provías Nacional
Producto 3000478 Servicios de transporte terrestre y complementarios fiscalizados	Intervención	La suma de las metas físicas de las actividades siguientes: 5003418Fiscalización al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional e internacional. 5003419Fiscalización al servicio de transporte terrestre de mercancías 5003421Fiscalización al servicio de transporte terrestre de mercancías y personas controlado por peso y dimensiones en la red vial nacional 5003422Fiscalizaciones a las entidades de infraestructura complementaria de transporte terrestre. 5003423Fiscalizaciones a las entidades de servicios complementarios de transporte terrestre.	Estadística SUTRAN

Producto / Actividad	Unidad de Medida	Método de medición	Fuente
Actividad 5003423 Fiscalización a las entidades de servicios complementarios de transporte terrestre	Intervención	Conteo de las intervenciones a las entidades de servicios complementarios del transporte terrestre anotadas en el registro administrativo de intervenciones de la SUTRAN	Estadística SUTRAN
Actividad 5003418. Fiscalización al servicio de transporte terrestre de personas	Intervención	Conteo de actas de las intervenciones al servicio de transporte terrestre de personas de ámbito nacional e internacional, regional, provincial y el servicio especial de transporte de personas y carga en vehículos menores motorizados y no motorizados.	Estadística SUTRAN, Estadística de Gobiernos Regionales, Estadística de Gobiernos Locales,

*incluida dentro del producto 3000131

Fuente: Anexo 2 del PP0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 25: Indicadores de producción física contenidos en el PP148

Producto / Nivel	Unidad de Medida	Método de medición	Fuente
Producto 1: Control del Parque Automotor en Vías Urbanas	Vehículos	La suma de las unidades de los indicadores de producción física de las Actividades: - Sistema de certificación y homologación vehicular. - Fiscalización a los Centros de Inspección Técnica Vehicular. Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia.	Registro Nacional de Homologación del MTC. Reportes de SUTRAN. Reportes de las municipalidades provinciales.
Actividad 1.1. Sistema de Certificación y Homologación Vehicular	Vehículos	Evaluación (documental o física, según el esquema que se encuentre vigente) de cada modelo de vehículo que se desee introducir al mercado peruano (nacional o importado).	Certificados de homologación (MTC – DGTT)
Actividad 1.2. Fiscalización a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV)	Inspección	Fiscalización de campo llevada a cabo por los inspectores de la SUTRAN. Unidad de medida: inspección. Método de medición: Se considera tanto a aquellos CITV que cuentan con autorización del MTC como a los informales.	Actas de inspección (SUTRAN)

Producto / Nivel	Unidad de Medida	Método de medición	Fuente
Actividad 1.3. Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia	Vehículos	Ejecución de programas de chatarreo por parte de las municipalidades provinciales. Unidad de medida: certificado. Método de medición: se considera los certificados otorgados por vehículos que cumplan con requisitos del programa.	Certificado de chatarreo (MTC – DGTT en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales)
Producto 2: Gestión eficiente del tránsito	Sistemas implementados	Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de seguridad, semafóricos e inteligentes.	Reportes de las municipalidades provinciales (MTC - DGTT)
Actividad 2.1. Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable	Sistema	Unidad de medida: centros de control y sistemas de seguridad Método de medición: se considera los sistemas implementados por parte de las municipalidades provinciales que cumplan con lo establecido por el MTC.	Formato de verificación elaborado por el MTC (MTC - DGTT, en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales)
Actividad 2.2. Control de circulación del transporte de carga en vías urbanas	Inspección	Unidad de medida: vehículos. Método de medición: las municipalidades provinciales, con el apoyo de SUTRAN y la PNP realizan el control de la circulación de los vehículos que realizan transporte de mercancías, a fin de que aquélla se realice únicamente en las vías y horarios autorizados.	Papeletas de infracción (MTC - DGTT, en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales)
Actividad 2.3. Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos	Intervención	Unidad de medida: secciones o tramos viales auditados o intervenidos (kilómetros o puntos). Método de medición: las municipalidades provinciales ejecutan las auditorías viales e intervenciones, bajo el asesoramiento del MTC (DGTT y Consejo Nacional de Seguridad Vial).	Reportes (MTC - DGTT, en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales)

Producto / Nivel	Unidad de Medida	Método de medición	Fuente
Producto 3: Gestión de sistemas de transporte y fiscalización	Ciudades con sistemas integrados de transporte	La suma de las metas físicas de las actividades: Gestión de Rutas y Habilitaciones otorgadas para servicio de transporte de personas. Autorizaciones y Ordenamiento de la Operación de Vehículos Menores para el servicio distrital terrestre de personas.	Resoluciones de autorización o contratos de concesión.
Actividad 3c: Habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas	Autorización	Unidad de medida: rutas o servicios autorizados. Método de medición: las municipalidades distritales otorgan las autorizaciones conforme al marco legal vigente.	Solicitudes de autorización Fuente de información de la programación: plan distrital de transporte
Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento	Kilómetro	La suma de los kilómetros con mantenimiento de las siguientes actividades: - Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada. - Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada. - Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado. - Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado. - Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc). - Mantenimiento de Puentes Urbanos - Inventario de la Red Vial Urbana. - Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana. La suma de los kilómetros con mantenimiento de todas las ciclovías: - Mantenimiento de Ciclovías de alcance provincial - Mantenimiento de Ciclovías de alcance distrital	Reporte de metas físicas publicadas en SIAF; Inventario del total de kilómetros de vías urbanas en cada gobierno provincial y distrital (Gobiernos Provinciales y Distritales)

Producto / Nivel	Unidad de Medida	Método de medición	Fuente
Actividad 4.1. Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada	Kilómetro	Estado de conservación de la infraestructura de la red vial urbana no concesionada (ciclovías, veredas, puentes peatonales, paraderos, etc.). Esta información se obtendrá a partir de los inventarios que las municipalidades provinciales elaboren.	Reporte del número de kilómetros de vías urbanas no concesionadas que los gobiernos provinciales tienen dentro de su jurisdicción y cuya infraestructura deba ser conservada (Gobiernos Provinciales y Distritales)
Actividad 4.2. Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada	Kilómetro	Conteo de los kilómetros en estado regular, bueno y malo publicados en los informes y reportes que el contratista entrega a la autoridad municipal en el marco del contrato de conservación por niveles de servicio	Reporte del número de kilómetros totales concesionados que el contratista entrega a la autoridad municipal, en el marco del contrato de conservación por niveles de servicio (Empresas contratadas)
Actividad 4.3. Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado	Kilómetro	Conteo de los kilómetros de vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado en estado regular, bueno y malo que las autoridades provinciales, en coordinación con las municipales, tienen bajo su jurisdicción.	Inventarios periódicos por parte de los gobiernos provinciales y distritales del número total de kilómetros de vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado (Gobiernos provinciales y distritales)
Actividad 4.4. Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado	Kilómetro	Conteo rutinario de los kilómetros de vías urbanas de tránsito vehicular no motorizado (veredas y ciclovías) según el estado bueno, regular y malo.	Inventario rutinario por parte de los gobiernos provinciales y distritales del número total de kilómetros de ciclovías y veredas (Gobiernos provinciales y distritales)
Actividad 4.5. Mantenimiento rutinario y periódico de las Ciclovías	Kilómetro	Conteo del número de kilómetros totales de ciclovías	Informe a cargo de las autoridades provinciales y distritales del número de kilómetros de ciclovías y señalización en mantenimiento
Actividad 4.6. Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peadonales, Paraderos, etc)	Kilómetro	Conteo del número de kilómetros de veredas, puentes peatonales y paraderos por parte de los gobiernos provinciales.	Informe del número de unidades de infraestructura peatonal con mantenimiento (Gobiernos provinciales y distritales)
Actividad 4.7. Mantenimiento de Puentes Urbanos	Puente	Conteo del número de puentes con mantenimiento reportado por los gobiernos provinciales	Reportes periódicos de los gobiernos provinciales y Provías Nacional (MTC y Gobiernos Provinciales)

**PERÚ****Ministerio
de Economía y Finanzas**

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

Producto / Nivel	Unidad de Medida	Método de medición	Fuente
Actividad 4.8. Inventario de la Red Vial Urbana	Kilómetro	Conteo del número de kilómetros inventariados y reportados a través del informe técnico final elaborado por las autoridades provinciales.	Inventario básico de la red vial urbana y la actualización en base a las intervenciones que se realicen cada año y de acuerdo a los deterioros o emergencias ocurridos en el mismo periodo (Gobiernos Provinciales)
Actividad 4.9. Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana	Intervención	Conteo del número de intervenciones reportados en los informes del órgano competente del Gobierno Provincial	Informes del órgano competente del Gobierno Provincial

Fuente: Anexo 2 del PP0148

Elaborado por consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

1.7. RELACIÓN INTERINSTITUCIONAL (CONTENIDO 08)

El Programa Presupuestal PP0138 “Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte” y el Programa Presupuestal PP0148 “Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano” consideran competencias compartidas con diferentes instituciones (Gobiernos regionales, gobiernos locales, PNP, MINSA, etc.) de acuerdo a la información proporcionada en el anexo 2 de cada PP.

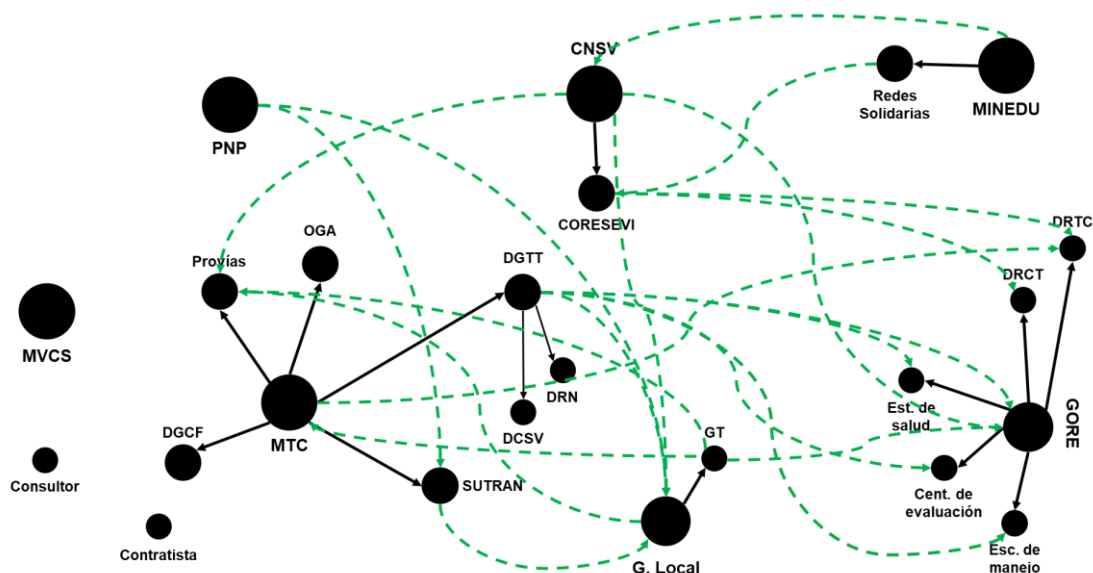
Para el presente contenido, se presenta a aquellas instituciones identificadas en cada uno de los programas presupuestales que se están evaluando en esta EDEP (PP0138 y PP0148) y que intervienen de forma directa en aquellas actividades relacionadas a tres temáticas centrales: usuario, vías y vehículos.

1.7.1. En materia de usuario

Con respecto a las funciones de coordinación y relacionamiento que tienen las instituciones, se observó que existen funciones específicas en materia de usuario, las cuales implican funciones de formación, sensibilización, control y supervisión. A continuación, se presenta un mapeo de redes, en el cual se observa el relacionamiento entre las instituciones encargadas de la materia.

Figura 8: Coordinación interinstitucional en materia de usuario

Consejo Nacional de Seguridad Vial – Usuario



Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

El principal encargado de esta materia es el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el cual se encarga de promover y organizar eventos de capacitación en seguridad vial tales como talleres, cursos, congresos u otros; así como la realización de campañas que



promuevan la seguridad vial³. Asimismo, emite orientaciones, metodologías y estrategias para las acciones que en materia de seguridad vial debe realizar los Consejos Regionales de Seguridad Vial, los GORE y GL.

Al respecto, el CNSV se encargan de ejecutar capacitaciones a los especialistas en seguridad vial. A través de su ejecución busca mejorar las capacidades de los especialistas en seguridad vial a nivel nacional, desarrollando las metodologías, estrategias y contenidos para acciones de capacitación. De igual forma, los CORESEVI se encargan de ejecutar las mismas actividades en sus respectivas jurisdicciones⁴, con apoyo de entidades de los GORE, como la Dirección Regional de Circulación Terrestre (DRCT) o la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones (DRTC).

Asimismo, los cursos de capacitación a conductores infractores⁵ y a los peatones infractores⁶ son brindados por los Consejos de Seguridad vial, en función del ámbito en donde se lleven a cabo: Lima y Callao; mientras que los Consejos Regionales de Seguridad Vial (CORESEVI) lo hacen en sus regiones respectivas. Sin embargo, en donde los CORESEVI, no tengan la capacidad de brindar los cursos, será el CNSV el responsable de todo el proceso.

Otra institución que también se involucra en el desarrollo de campañas y cursos de capacitación sobre seguridad vial es el Minedu, mediante su Programa Rutas Solidarias, el cual ayuda a integrar a los escolares que tienen dificultades para llegar a los centros de estudios. En este programa el CNSV colabora en la capacitación a los implicados.

Por otro lado, se tiene en cuenta funciones como la autorización para la conducción de vehículos automotores. Para ello, se cuenta con la orientación de diferentes actores como el MTC, la DGTT, GR, GL, PNP, SUTRAN, entre otros. En principio, el ente rector es el MTC, el cual tiene como rol mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir.

A través de la DGTT, cumple un rol promotor, el cual implica orientar a los ciudadanos en todo lo referente a la emisión de licencias, un rol acreditador donde se transfiere competencias y recursos para la emisión de licencias a los GORE. Asimismo, la DGTT cumple un rol de autorización a los Establecimientos de Salud encargados del examen de aptitud psicosomática y a las Escuelas de Manejo⁷.

En el caso de los Establecimientos de Salud, estos se encargan de evaluar los exámenes psicosomáticos⁸ y reportar los respectivos resultados a la DGTT. Se dispuso el rol de las ECSAL2⁹ acreditadas por el MINSA para realizar las evaluaciones médicas. Estas ejercen el rol evaluador, siendo los responsables de definir el cumplimiento o no cumplimiento de los criterios mínimos establecidos¹⁰ para la realización de los exámenes médicos y reportar los resultados a la DGTT, a través del Sistema Nacional de Conductores.

³ DS – 023 – 2008 – MTC: Artículo 5, Literal i)

⁴ D.S. N° 023-2008-MTC: Artículo 1

⁵ D.S. N° 016-2009-MTC: Artículo 313 Numeral 4; y D.S. 029-2009-MTC: Artículo 5

⁶ D.S. N° 016-2009-MTC: Artículo 319

⁷ El D.S. N°007-2016 aprobó el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir: literal b) numeral 4.2.1 del artículo 4° "Administrar el Registro de Entidades Habilitadas para expandir Certificados de Salud para postulantes a Licencias de Conducir (RECSAL)

⁸ D.S. N° 006-2007-MTC/15

⁹ D.S. N°007-2016

¹⁰ D.S. N°239 – MINSA – 2017/DGIESP



En el caso de las Escuelas de Manejo, estas cumplen con el rol instructor – evaluador. Estas son las responsables del cumplimiento de las condiciones mínimas¹¹ requeridas y reportar los resultados a la DGTT, así como la obtención de licencias AI y revalidación/recategorización de licencias AII y AIII. Asimismo, los Centros de evaluación también se relacionan con la DGTT para el control y evaluación teórica y de manejo a los postulantes a obtener una licencia de conducir. Ejercen el rol evaluador de las reglas de tránsito (licencia A-I) y de manejo.

Consecuentemente, luego de realizar las funciones de control y evaluación, la DRTC se encarga de otorgar las licencias de conducir de tipo A y las Gerencias de Transportes de los GL. Emiten las de tipo B. Estas instituciones comunican al Sistema Nacional de Conductores sobre las licencias de conducir emitidas, sus cancelaciones, suspensiones, anulaciones o cualquier otro acto administrativo o judicial que recaiga sobre la misma.

De igual forma, el MTC coordina con los G.L. y con la PNP para la inscripción de infracciones y sanciones y para la consulta permanente del Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre. También supervisa el correcto uso e inscripción de la información en el registro.

La SUTRAN supervisa el cumplimiento de obligaciones, detecta las infracciones a las e impone y ejecuta las sanciones que correspondan. También dispone la aplicación de medidas preventivas administrativas. Asimismo, es responsable de supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de autorizaciones, concesionarios y prestadores de servicios complementarios, inspecciones, certificaciones, verificaciones y otras relacionadas con el transporte y tránsito terrestre.

Finalmente, Provias Descentralizado coordina con MTC y las Gerencias de Transportes para promover y organizar eventos de capacitación en seguridad vial. Además, coordinan mecanismos de capacitación para que los vecinos participen como veedores de tránsito, veedores viales o junta ciudadana de seguridad vial para la aplicación de las medidas preventivas establecidas para el peatón¹².

¹¹ D.S. N° 040-2008-MTC

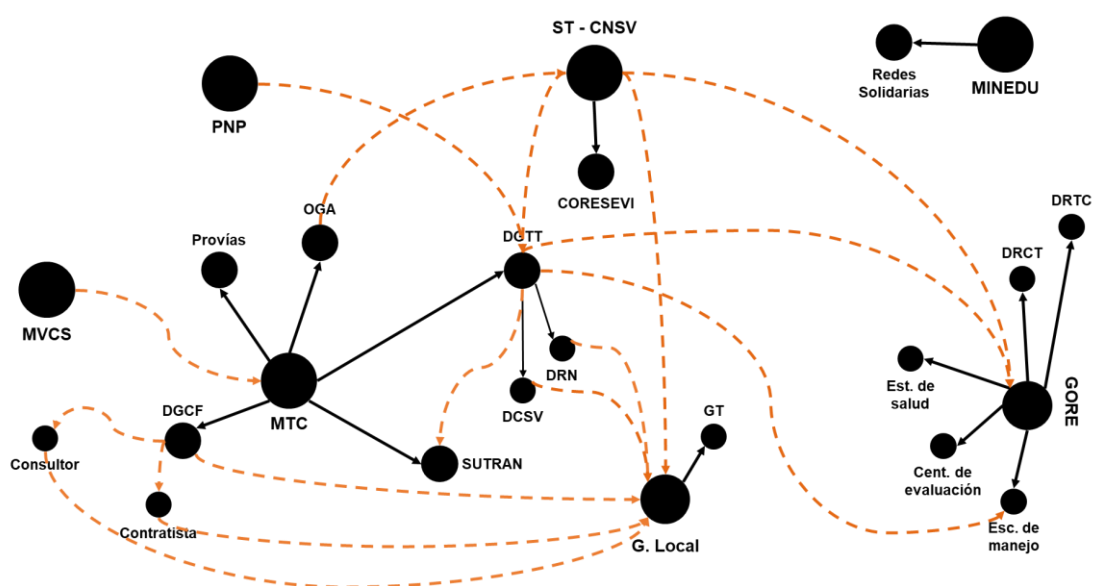
¹² D.S. N°016-2009-MTC: Artículo 333

1.7.2. En materia de vías

Sobre las funciones de coordinación y relacionamiento entre las instituciones, existen funciones específicas en materia de vías, las cuales implican funciones de supervisión, mantenimiento y construcción. A continuación, se presenta un mapeo de redes, en el cual se observa el relacionamiento entre las instituciones encargadas de la materia.

Figura 9: Coordinación interinstitucional en materia de vías

Consejo Nacional de Seguridad Vial – Vía



Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Al igual que en la sección anterior, el principal encargado de las coordinaciones con todas las instituciones en esta materia es el CNSV, principalmente la Secretaría Técnica, el cual tiene la competencia de ejecutar las actividades presentadas en la red vial nacional. Además, emite directivas, metodologías, instructivos, o manuales en coordinación con los órganos competentes del MTC, y supervisa la labor de los gobiernos sub-nacionales.

El CORESEVI, con apoyo de los GORE, GL, la OGA y los terceros (contratistas y consultor) realizan diferentes funciones de inspección de la seguridad vial en la red vial regional por iniciativa directa o a solicitud de los distintos niveles de gobierno. Asimismo, realizan auditorías de seguridad vial en los diferentes proyectos que se encuentren realizando a nivel regional. También tienen la responsabilidad de realizar estudios de Puntos Negros o TCA en la red vial regional y zonas bajo su competencia.

Por otro lado, el MTC, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF), es la autoridad competente para dictar las normas correspondientes a la gestión de la infraestructura vial y fiscalizar su cumplimiento, principalmente para establecer el marco reglamentario del mantenimiento de puentes urbanos. De igual forma, la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) se encarga de establecer

los lineamientos y normas generales para la implementación y funcionamiento de los sistemas integrados.

A la GGTT le corresponde el rol de proponer y ejecutar las políticas nacionales relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. También le corresponde realizar las auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos, con apoyo de otras instituciones como el CNSV o los CORESEVI. Para ello, dentro de la DGTT, la Dirección de Regulación y Normatividad (DRN) es la unidad orgánica responsable de formular proyectos de normas, reglamentos y otras disposiciones que aporten de guías para mejorar la gestión del tránsito.

La SUTRAN también interactúa de manera coordinada con el MTC y los GORE, para supervisar y fiscalizar a las empresas de transporte de mercancías. También, la SUTRAN brinda asistencia y capacitación a las municipalidades provinciales para la operación y mantenimiento de centros de control y sistemas de transporte interoperable. También, apoyan a la PNP para realizar la fiscalización del tránsito.

En el caso de los GORE y los GL, estos son responsables de normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos. Asimismo, les corresponde instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción.

Además, con respecto a la infraestructura vial, el MTC es el ente rector encargado de esta función. Esta institución formula la política nacional y sectorial de infraestructura vial, en coordinación con los otros niveles de gobierno y sectores vinculados¹³. Asimismo, se encarga de fiscalizar el cumplimiento de normas técnicas y administrativas para la gestión de infraestructura vial a nivel nacional y prestar apoyo técnico a los GORE y GL para el adecuado cumplimiento de las funciones descentralizadas en infraestructura vial.

Otra institución involucrada es el MVCS, la cual establece estándares de construcción de vías y su respectiva métrica¹⁴. Asimismo, señala el diseño de vías que deberá integrarse al sistema vial establecido en el Plan de Desarrollo Urbano y señala si estarán constituidas por vías expresas, vías arteriales y vías colectoras.

Como se observó anteriormente, en esta materia los GORE tienen diferentes funciones descentralizadas. Entre estas está la fiscalización de la gestión de la Red Vial Vecinal o Rural y vías urbanas de su jurisdicción. Dado que tienen competencias sobre las rutas de transporte, también están a cargo, en los casos que corresponda, del mobiliario urbano (paraderos).

Asimismo, se encargan de realizar el inventario de la red vial urbana, la cual deben informar al MTC. Esta función corresponde al desarrollo de acciones para el levantamiento de información y actualización sobre las características y condiciones de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado y no motorizado. Ello se realiza con el propósito de contar con información relevante para futuras intervenciones, el desarrollo de Planes de Movilidad Urbana y otros estudios necesarios que garanticen la transitabilidad de las vías urbanas.

¹³ D.S. N° 019-2011-MTC

¹⁴ D.S. N° 006-2014-VIVIENDA

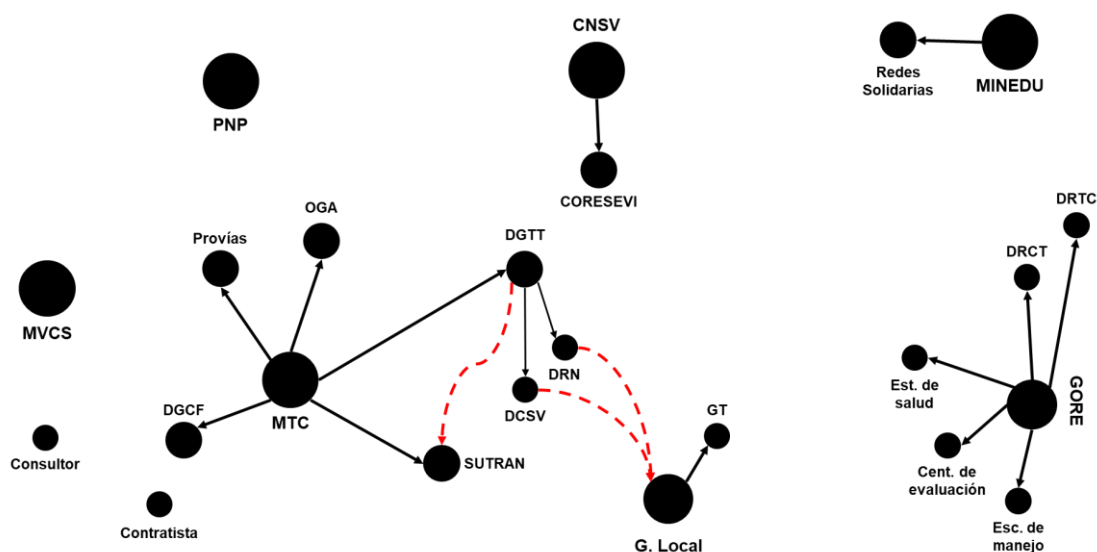
Finalmente, en el caso de los GL, estos actúan directamente con los terceros (consultor y contratista) para la conservación y mantenimiento de diferentes componentes de la infraestructura vial. Entre las funciones más resaltantes está la conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada y no concesionada. Asimismo, se encargan del mantenimiento de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado, de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado, de las ciclovías y de la infraestructura peatonal (veredas, puentes peatonales, paraderos, etc.)

1.7.3. En materia de vehículos

Sobre las funciones de coordinación y relacionamiento entre las instituciones, existen funciones específicas en materia de vehículos, las cuales implican funciones de control, fiscalización y aprobación. A continuación, se presenta un mapeo de redes, en el cual se observa el relacionamiento entre las instituciones encargadas de la materia.

Figura 10: Coordinación interinstitucional en materia de vías

Consejo Nacional de Seguridad Vial - Vehicular



Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Como se observa, en esta materia se encuentra una menor cantidad de actores involucrados y que se interrelacionan. El principal ente rector de la materia es el MTC, mediante la DGTT. Esta dirección se encarga de proponer y aprobar los reglamentos nacionales de vehículos y del sistema nacional de inspección técnica vehicular, los cuales contienen los requisitos técnicos para el ingreso de vehículos al Sistema Nacional de Transporte Terrestre y para su permanencia, respectivamente.

Asimismo, la DGTT se encarga de mantener un sistema estándar de homologación, certificación, verificación y de revisiones técnicas de vehículos. Para ello, coordina con



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la seguridad vial en el transporte.*

INFORME FINAL

la Dirección de Regulación y Normatividad (DRN), la responsable de formular proyectos de normas, reglamentos y otras disposiciones; y con la Dirección de Circulación y Seguridad Vial (DCSV), la responsable de regular y supervisar el sistema de homologación, certificación y revisiones técnicas.

Asimismo, las mismas instituciones se encargan de realizar el mantenimiento de un sistema estándar de revisiones técnicas de vehículos. Esta función la realizan con apoyo de la SUTRAN, la cual tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional.

Finalmente, los GL, son responsables de administrar el transporte público de ámbito urbano y establecer las condiciones específicas para la prestación de éste, en el marco de lo establecido en los reglamentos nacionales, ya sea a través de concesiones o autorizaciones.

2. PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA

2.1. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL Y MECANISMOS DE COORDINACIÓN (CONTENIDO 09)

En esta sección se presenta la estructura organizacional asociada a la IPE; para esto se ha utilizado tanto la información secundaria del Anexo 2 y el ROF de las entidades asociadas, como lo recogido en las entrevistas preliminares.

En el marco de las acciones relacionadas al mantenimiento y la seguridad vial en el transporte terrestre urbano, que implican los Programas Presupuestales 0138 y 0148, se encontró diferentes instituciones que conformaban parte de la estructura organizacional. En primer lugar, se identifica la relevancia del Consejo Nacional de Seguridad Vial, como la organización pública rectora en materia de seguridad vial

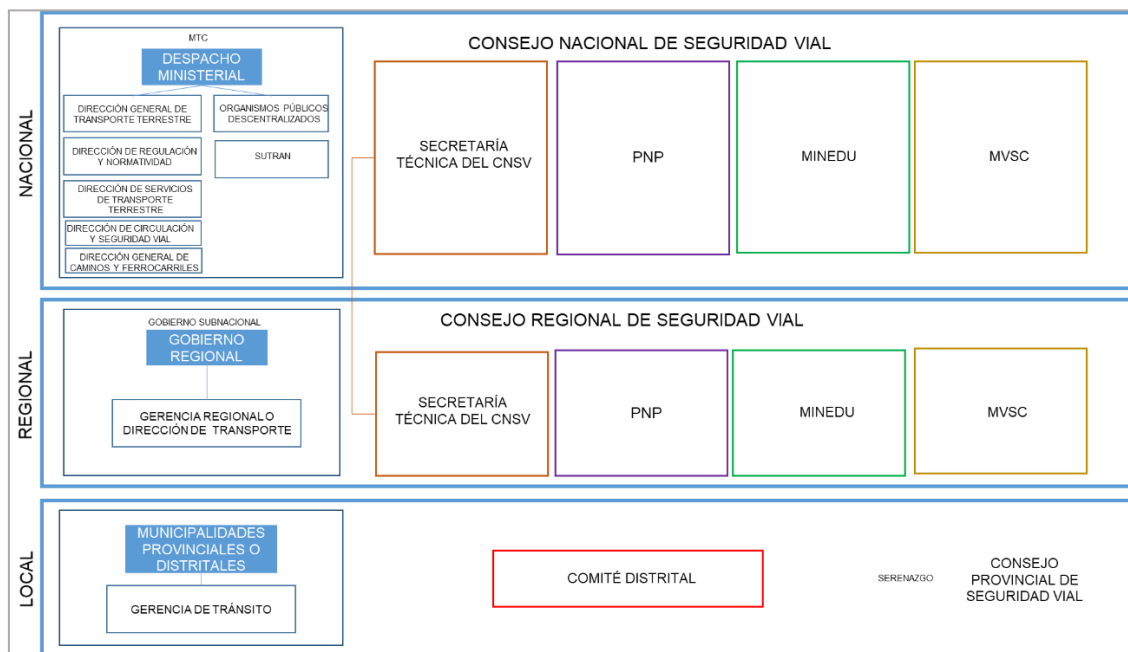
Adicionalmente, se identifican instituciones de alta interacción en relación a la temática, como el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la Secretaría Técnica del CNSV, la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento.

Finalmente, como ejecutores se encuentran los Gobiernos Regionales y Locales. En el nivel regional se cuenta con el Consejo Regional de Seguridad Vial como ente rector en materia de seguridad vial a nivel descentralizado. Asimismo, en este nivel se encuentran anexas las mismas instituciones públicas que se encuentran en el nivel nacional.

Por otro lado, en el nivel local se encuentra el Consejo Provincial de Seguridad Vial; no obstante, esta organización no se encuentra implementada en todas las provincias del país. De igual forma, en el nivel distrital se cuenta con el Comité Distrital, entidad que es la encargada de la materia a nivel local, pero tampoco se encuentra implementado en todos los distritos del país.

Con la finalidad de tener una visión del conjunto de las entidades y dependencias relacionadas, se presenta el siguiente organigrama:

Figura 11: Organigrama de entidades relacionadas a los Programas Presupuestales 0138 y 0148



Fuente: Organigrama del Ministerio de Transporte y Comunicaciones
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Consejo Nacional de Seguridad Vial

Fue creado mediante el Decreto Supremo 010-96-MTC y modificado por los Decretos Supremos 024-2001-MTC y 027-2002-MTC. Es organismo vinculado al Viceministerio de Transportes, el Consejo Nacional de Seguridad Vial (en adelante CNSV) buscar articular esfuerzos de actores estatales, sector privado y sociedad civil, con la finalidad de mejorar las condiciones de seguridad vial en el país.

De acuerdo a su última modificación (Decreto Supremo 023-2008-MTC), las funciones más resaltantes del CNSV son las siguientes:

- Proponer planes, metas, objetivos en seguridad vial, formulando políticas de prevención de accidentes y coordinar la ejecución de planes de acción a corto, mediano y largo plazo.
- Diseñar, impulsar y evaluar la realización de acciones para la seguridad vial.
- Evaluar y proponer normas legales que conlleven al mejoramiento de la Seguridad Vial, así como el cumplimiento de las mismas.
- Promover la participación y colaboración de entidades de la actividad pública y privada, nacionales y extranjeras en los programas de seguridad vial.
- Coordinar el trabajo de las organizaciones que participan en acciones de Seguridad Vial.

Para apoyar sus labores, el CNSV cuenta con una Secretaría Técnica, la cual tiene como facultad ejecutar los acuerdos del CNSV, supervisar el correcto acondicionamiento de la infraestructura vial, semaforización y señalización vertical y horizontal, dispositivos de contención y otros.

Además, se encuentra integrado por otras entidades de apoyo, según su modificación más reciente (Decreto Supremo 023-2008-MTC). Estos organismos adscritos y externos comparten funciones en la implementación de las acciones relacionadas al mantenimiento y garantía de la seguridad vial en el transporte terrestre, entre ellas las de mayor coordinación son las siguientes:

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

El MTC es el ente rector en materia de seguridad vial. Asimismo, es el principal encargado de todas las funciones relacionadas a los Programas Presupuestales 0138 y 0148. Internamente, el MTC se encuentra conformado por sus Órganos de Alta Dirección del MTC y por las Direcciones de Línea.

Según el ROF de la alta dirección y de las direcciones de línea identificados en el organigrama, sus funciones y la cantidad de recursos humanos, son los siguientes:

Tabla 26: Cantidad de trabajadores requeridos por Unidad Orgánica

Estructura Orgánica	Unidad Orgánica	Cantidad de trabajadores requeridos
Alta Dirección	Despacho Ministerial	11
	Despacho Viceministerial de Transportes	8
	Secretaría General	60
Direcciones de Línea	Dirección de Transporte Terrestre	12
	Dirección de Regulación y Normatividad	12
	Dirección de Servicios de Transporte Terrestre	24
	Dirección de Circulación y Seguridad Vial	44
	Otros adscritos a la Dirección General de Transporte Terrestre	30

Fuente: Manual de Organización y Funciones (2014)

Órganos de Alta Dirección

En su estructura organizacional se encuentra el Despacho Ministerial, el Órgano de Control Institucional, la Secretaría General, el Órgano de Asesoramiento y el Despacho Viceministerial. A nivel de los despachos, la principal función de ambos órganos es la formulación, ejecución y supervisión de la aplicación de políticas nacionales, específicamente en las materias que les corresponden, según su ROF. Asimismo, en el caso del Órgano de Control Institucional, este se encarga del control gubernamental, con la finalidad de promover la correcta y transparente gestión de los recursos y bienes de la entidad.

Por otro lado, es importante resaltar a los órganos de asesoramiento, ya que internamente se encuentra la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, la cual es la principal encargada de conducir los procesos de planificación, programación de inversiones, presupuesto cooperación técnica no reembolsable y racionalización;

coordina la cooperación financiera externa, conforme a las normas legales vigentes y conduce el sistema de estadística en el sector.

Finalmente, la Secretaría General es la encargada de asistir al ministro en aspectos administrativos, de comunicación social y relaciones públicas. Asimismo, dirige y supervisa el funcionamiento del órgano de apoyo, y coordina y supervisa el funcionamiento de los órganos de asesoramiento del ministerio. Este órgano depende de la Contraloría General de la República y tiene mando directo sobre la Oficina de Imagen Institucional, la Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental y la Oficina de Defensa Nacional.

Direcciones de Línea

Entre las direcciones de línea del MTC, la más resaltante en la materia es la Dirección General de Transporte Terrestre, la cual se encarga de normar el transporte y tránsito terrestre; regular y autorizar la prestación de servicios de transporte terrestre por carretera; y servicios complementarios, así como de la regulación del tránsito terrestre.

Como se presentó en la imagen líneas arriba las direcciones de mayor relación con a los Programas Presupuestales 0138 y 0148 son los siguientes:

- **Dirección de Regulación y Normatividad**

Se encarga de la regulación del transporte terrestre, formulación de proyectos de normas, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con las actividades de transporte y tránsito terrestre, así como de la elaboración de estudios de investigación en el ámbito de su competencia.

Específicamente, se encarga del control del parque automotor en las vías urbanas, realizando la fiscalización de los centros de inspección, de los sistemas de certificación y homologación vehicular y el tratamiento de la energía limpia. Asimismo, comparte funciones con otras instituciones como la SUTRAN, en el control de la circulación de transporte de carga y la auditoría de la seguridad vial e intervenciones en puntos críticos.

- **Dirección de Servicios de Transporte Terrestre**

Se encargada de autorizar la prestación de servicios de transporte terrestre de personas y de mercancías, de ámbito nacional e internacional, y servicios complementarios, así como de administrar el Sistema Nacional de Registros del Transporte Terrestre.

Esta dirección es la encargada de la rectoría del transporte, para lo cual se encarga también de formular las normas relacionadas con las actividades de transporte terrestre y tránsito. Asimismo, fiscaliza el cumplimiento de las normas que emite y evalúa la eficiencia y eficacia de las actividades que se realizan en la materia.

- **Dirección de Seguridad y Circulación Vial**

Se encargada de regular y supervisar el sistema de identificación vehicular y de homologación, certificación y revisiones técnicas; así como de normar y supervisar la emisión, distribución y destrucción de placas de rodaje, y promover la educación y seguridad viales.

▪ **Dirección General de Caminos y Ferrocarriles**

Se encarga de normar sobre la gestión de la infraestructura de caminos, puentes y ferrocarriles, así como de fiscalizar su cumplimiento. Dentro de esta dirección, la única dependencia con injerencia en el ámbito urbano es la Dirección de Normatividad Vial. Asimismo, se encarga del mantenimiento de la infraestructura urbana, principalmente en el caso de los puentes urbanos.

Ministerio del Interior (Policía Nacional del Perú – PNP)

En materia de tránsito terrestre la Policía Nacional del Perú - PNP, a través del personal efectivo asignado al control del tránsito y al control de carreteras, según el Reglamento Nacional de Tránsito, es competente para:

- Fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial; así como aplicar las medidas preventivas dispuestas en el Reglamento Nacional de Tránsito.
- Ejercer funciones de control, dirigiendo y vigilando el normal desarrollo del tránsito.
- Prevenir, investigar y denunciar ante las autoridades que corresponda, las infracciones previstas en el citado Reglamento.
- Inscribir en el Registro Nacional de Sanciones, las papeletas de infracción y medidas preventivas que imponga en la red vial.

Ministerio de Educación

En cuanto a su gestión en materia de seguridad vial, este ministerio incorpora temáticas de seguridad vial en el diseño curricular de los centros de educación básica de los distintos gobiernos regionales. Según el Currículo Nacional de la Educación Básica, recientemente aprobada (R.M N°28-2016-MINEDU), el Ministerio de Educación, a través de la Dirección General de Educación Básica Regular, implementa la educación en seguridad vial mediante el desarrollo de competencias y capacidades previstas en el currículo.

Asimismo, el MINEDU cuenta con un Programa “Rutas Solidarias”, el cual ayuda a integrar a los escolares que tengan dificultades para llegar a los centros de estudios. En este programa el CNSV colabora en la capacitación de los actores involucrados. De tal forma, promueven y organizan eventos de capacitación en seguridad vial, tales como talleres, cursos, congresos u otros.

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

De acuerdo con el Reglamento Nacional de Edificaciones, recaen bajo su competencia las acciones de habilitación urbana, que incluyen el diseño y planificación de vías de circulación vehicular y peatonal en espacios públicos y terrenos aptos para ser edificados.

Decreto Supremo N° 006-2014-VIVIENDA, que modifica el Reglamento Nacional de Edificaciones. Este reglamento tiene impacto en el transporte urbano de manera significativa, ya que su norma, GH 20, establece estándares de construcción de vías y su respectiva métrica. Señala que el diseño de vías deberá integrarse al sistema vial establecido en el Plan de Desarrollo Urbano y estarán constituidas por vías expresas, vías arteriales y vías colectoras.

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)

Creado en el 2009, es un organismo adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones que concentra el rol fiscalizador y sancionador de los servicios de transporte de personas y mercancías en la red vial nacional, el transporte internacional y de entidades complementarias.

SUTRAN ha descentralizado diversas funciones de tránsito y transporte en los Gobiernos Regionales y Locales, hecho que pone la atención en estas autoridades y su capacidad técnica y de gestión para asumir estas competencias. Una de estas funciones que se encuentra descentralizando es la emisión de licencias de conducir, la cual es una de sus principales funciones de autorización de conducción de vehículos automotores.

Por otro lado, esta institución también se encarga del control del parque automotor en las vías urbanas, con específicas funciones como la fiscalización de los centros de inspección o la reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia. Asimismo, son responsables del control y la auditoría de la seguridad vial. Para ello, se encargan también de la operación y mantenimiento de los centros de control y sistemas inteligentes de transportes interoperables.

Gerencias y/o Direcciones Regionales / Provinciales / Municipales de Transporte

Asimismo, para una correcta articulación territorial, el CNSV se subdivide en:

- Consejos Regionales de Seguridad Vial
- Consejos Provinciales de Seguridad Vial
- Consejos o Comités Distritales de Seguridad Vial

Estos consejos se encargan de coordinar con los órganos de línea encargados de ejercer funciones sectoriales en materia de transportes, a nivel sub-nacional. De acuerdo con la organización particular de cada entidad, se encargan de la formulación de planes y políticas de transporte, en el ámbito territorial de su competencia, y de la implementación de normativa nacional en la materia.

Como parte de las coordinaciones, realizan funciones relacionadas al mantenimiento de la infraestructura urbana, como el inventario de la red vial, conservación del servicio de red vial concesionada y no concesionada, y la prevención y atención de emergencias



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

en red vial. Además, se encargan de realizar el mantenimiento de puentes, ciclovías, infraestructura vial y de la red vial para vehículos motorizados.

Asimismo, cuentan con el apoyo de otras instituciones como la SUTRAN o el MTC para mejorar la gestión del tránsito, desarrollando la operación y mantenimiento de los centros de control y sistemas inteligentes de transporte, entre otras funciones de control y auditoría de la seguridad vial.

Por otro lado, realizan funciones que se están descentralizando a nivel nacional, como la emisión de licencias de conducir o la inspección o auditoría de la red vial, como la detección de los puntos negros o tramos de concentración de accidentes.

Finalmente, en virtud a las orientaciones, metodologías y estrategias impartidas por el CNSV, los Consejos Regionales de Seguridad Vial promueven y organizan eventos de capacitación en seguridad vial tales como talleres, cursos, congresos, u otros.

2.2. BIENES Y SERVICIOS PROVISTOS A LA POBLACIÓN (CONTENIDOS 10, 11 Y 12)

2.2.1. Cuantificación de los bienes y/o servicios provistos a la población atendida y que se tiene previsto atender (Contenido 10)

En esta sección se expone la cuantificación de metas físicas de cada uno de los bienes y/o servicios que se proveen a la población beneficiaria de las Intervención Pública Evaluada en los años 2013, 2014, 2015, 2016. Por lo cual, con el fin de hacer la cuantificación de actividades a producto, se detallará las metas físicas (programación multianual) de cada año anteriormente mencionado.

Siguiendo esa línea, a continuación, se presentan las actividades, unidades de medida y la programación multianual de los productos relacionados con las acciones de mantenimiento y seguridad vial en el transporte terrestre urbana, del programa presupuestal 0138 y 0148.

En cuanto al Programa Presupuestal 0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte”, las acciones relacionadas al ámbito de la consultoría se constituyen en tres productos:

Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Producto 3000480: Red Vial Auditada o Inspeccionada de Seguridad Vial

A. Unidad de medida y programación multianual

En esta sección solo se presentará la programación multianual, de los años 2013, 2014, 2015, 2016 y lo proyectado para el 2017, de las actividades relacionadas a mantenimiento y seguridad vial en el transporte urbano del Programa Presupuestal 0138, puesto que el PP0148 aún no se implementa.

**Tabla 27: Unidad de medida y programación multianual de meta física por actividad del
Producto 3000143: Usuario de vía con mayor conocimiento de Seguridad Vial**

Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial						
Bienes y/o servicios	Unidad de medida de las actividades	Programación Multianual (Meta física)				
		2013	2014	2015	2016	2017
5001487: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Conductor Capacitado	26,311	38,829	33,952	27,908	44,080
5001488: Campañas de Sensibilización a la comunidad sobre Seguridad y Educación Vial	Campaña	221	253	492	402	407

Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial						
Bienes y/o servicios	Unidad de medida de las actividades	Programación Multianual (Meta física)				
		2013	2014	2015	2016	2017
5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de Educación en Seguridad Vial	Persona Capacitada	128,097	122,830	144,583	168,960	205,941
5001490: Capacitación a Especialista en temas de Seguridad Vial	Persona Capacitada	745	263	1,435	566	1,930

Fuente: Consulta Amigable – SIAF, Programa Presupuestal 0138, anexo 2
Elaborado por Consorcio Taryet S.L. en Perú – Metis Gaia S.A.C.

Tabla 28: Unidad de medida y programación multianual de meta física por actividad del Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores						
Bienes y/o servicios	Unidad de medida de las actividades	Programación Multianual (Meta física)				
		2013	2014	2015	2016	2017
5003427: Emisión de licencias de conducir de clase A	Licencia otorgada	670,658	721,226	802,412	954,350	935,538
5003428: Emisión de licencias de conducir de vehículos menores	Licencia otorgada	26,400	30,446	56,841	32,274	39,013

Fuente: Consulta Amigable – SIAF, Programa Presupuestal 0138, anexo 2
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Tabla 29: Unidad de medida y programación multianual de meta física por actividad del Producto 3000480: Red Vial Auditada o Inspeccionada de Seguridad Vial

Producto 3000480: Red Vial auditada o inspeccionada de seguridad vial						
Bienes y/o servicios	Unidad de medida de las actividades	Programación Multianual (Meta física)				
		2013	2014	2015	2016	2017
5001483: Inspección de seguridad vial	Kilómetro	2,008	2,461	1,192	1,308	1,502
5001484: Auditoría de seguridad vial	Proyecto auditado	18	16	13	13	12
5001485: Elaboración de normas o manuales en seguridad vial	Norma	1	1	5	5	1
5001486: Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes	Estudio	15	66	15,038	20,049	25,040

Fuente: Consulta Amigable – SIAF, Programa Presupuestal 0138, anexo 2
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

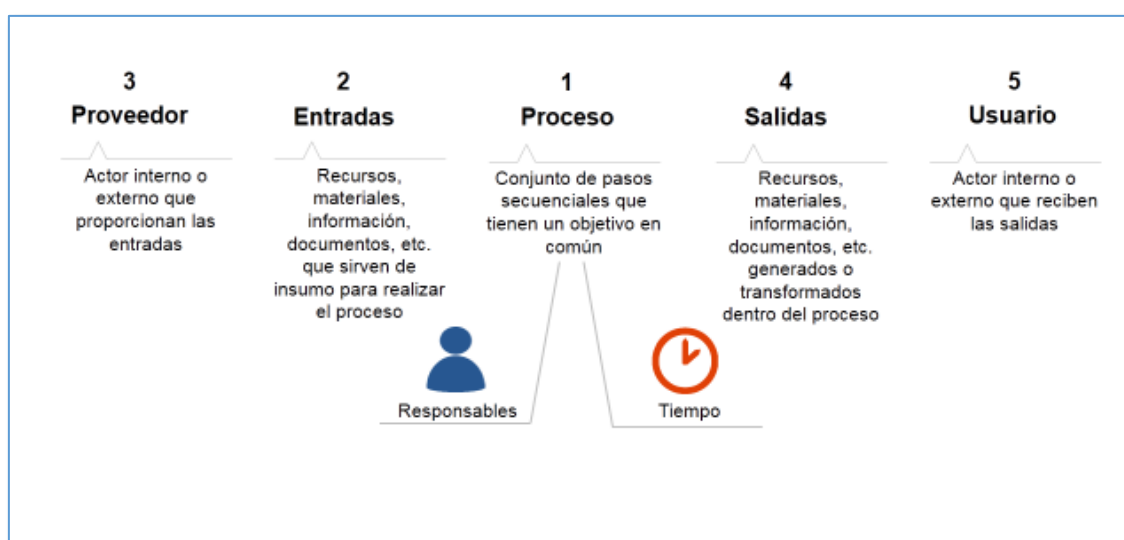
2.3. SUB PROCESO PARA ENTREGA DE BIENES Y/O SERVICIOS PROVISTOS A LA POBLACIÓN ATENDIDA (CONTENIDO 11)

En esta sección se describen los flujos de los procesos de cada uno de los productos y actividades a partir de la información de los documentos de gestión proporcionados por el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Además, se describe el tiempo, las funciones y los roles existentes entre las unidades orgánicas –centrales y descentralizadas- que participan en cada uno de los subprocesos de entrega de los bienes y servicios relacionados a las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre, identificados en el PP0138 y el PP0148

Posteriormente, se realizará un análisis cada uno de los productos y actividades, en base a la directiva de los programas presupuestales (2017), que describe el flujo de subprocesos como “la representación gráfica de las actividades y procesos necesarios para llegar a la entrega del producto; identificando sus relaciones, así como, los actores involucrados y sus roles”

Adicionalmente, se utiliza la herramienta PEPSU con el objetivo de definir –preliminarmente- sus proveedores, entradas, subprocesos, salidas y usuarios.

Figura 12: Herramienta PEPSU



Fuente: Normalización y Certificación Electrónica A. C., NYCE.
<https://www.nyce.org.mx/>

Es importante mencionar que el análisis por producto y actividad no permite identificar si las actividades, tareas o acciones son las necesarias para llegar a la entrega del producto. Para ello se requiere trabajo de campo. Este permitirá visualizar la suficiencia de los pasos secuenciales en el flujo de procesos, así como los cuellos de botellas generados en el proceso y sus causas.

2.3.1. Programa Presupuestal 0138

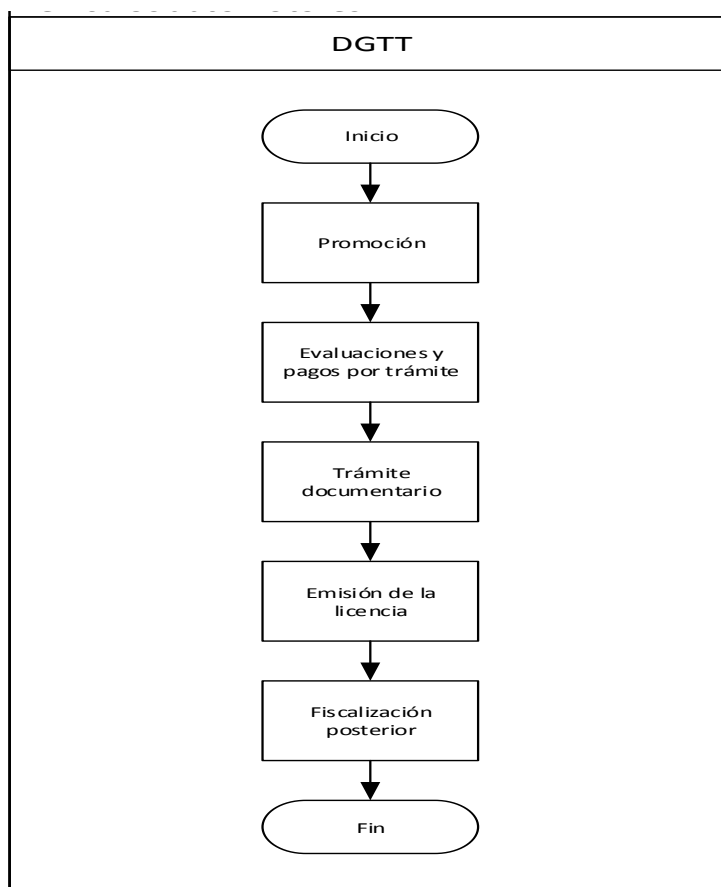
Descripción

En la siguiente figura, se presenta el flujo de procesos del producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores, el cual agrupa actividades dirigidas o únicamente percibidas por una población mayor de 18 años. Este busca satisfacer la demanda de emisión de licencias de conducir a personas naturales que cumplan con la normatividad que regula el manejo de vehículos terrestres motorizados o no motorizados a nivel nacional. Las actividades que se comprenden en el producto son:

- Emisión De Licencias De Conducir De Clase A
- Emisión De Licencias De Conducir De Vehículos Menores

Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Figura 13: Flujo de procesos – Producto 3000479



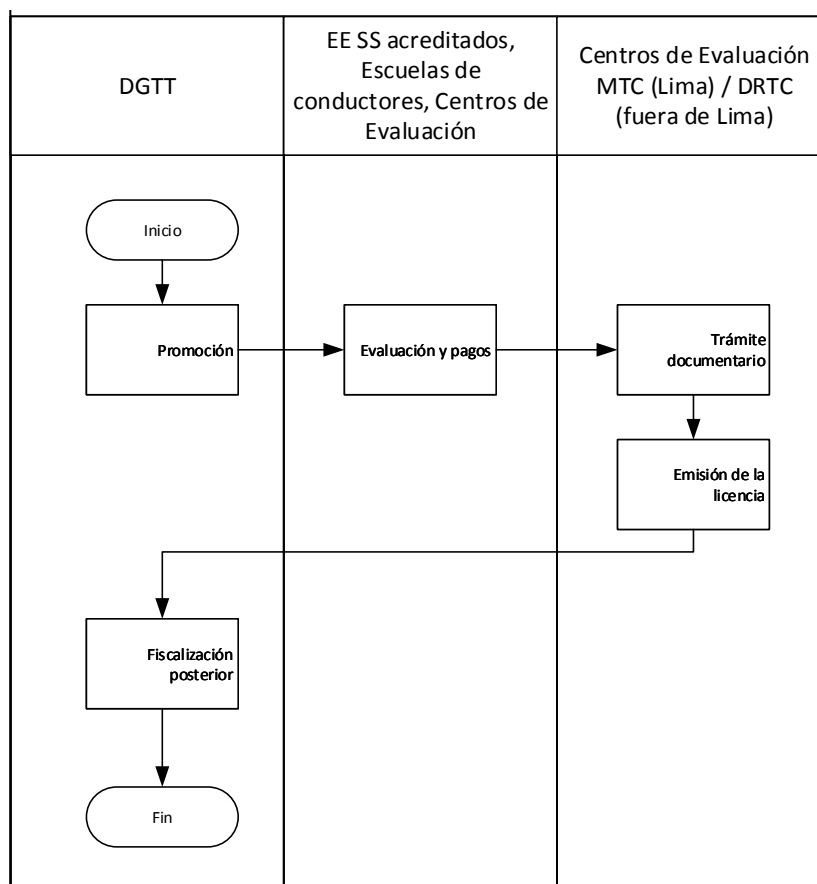
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Los responsables de la provisión del servicio están involucrados en los tres niveles: En cuanto al nacional, la labor del MTC es de ente rector y fiscalizador. El Gobierno Regional se encarga de la provisión de licencia de conducir clase “A”, a través de la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones. El gobierno local, por su parte,

emite y otorga, a través de la Gerencia de Transportes o la gerencia o dirección que se haga cargo, la licencia de conducir de clase B.

Actividad 5003427. Emisión de licencias de conducir de clase A

Figura 14: Emisión de licencias de conducir clase A-Producto 3000479



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Entre los responsables para la ejecución de la actividad se encuentran: el Gobierno Nacional, presidido por el rol del MTC como ente rector y de la DGTT, que cumple un rol promotor que implica orientar a los ciudadanos en todo lo referente a la emisión de licencias el gobierno. De los Gobiernos regionales, quienes cumplen un rol de emisor, a través de la Direcciones Regionales de Transporte y Comunicaciones acreditadas, de las licencias de conducir de la clase A. A su vez se involucran las municipalidades provinciales, con su rol fiscalizador en materia de tránsito terrestre, al igual que la Policía Nacional, que apoyan con su capacidad de sancionar. Finalmente, la SUTRAN en cuanto a ente supervisor de la actividad. Estos responsables se verán involucrados a lo largo de los doce meses que se desarrolla la actividad, lo cual se evidencia en la siguiente figura:

Tabla 30: Tiempo de duración del Subproceso Emisión de Licencias de conducir clase A

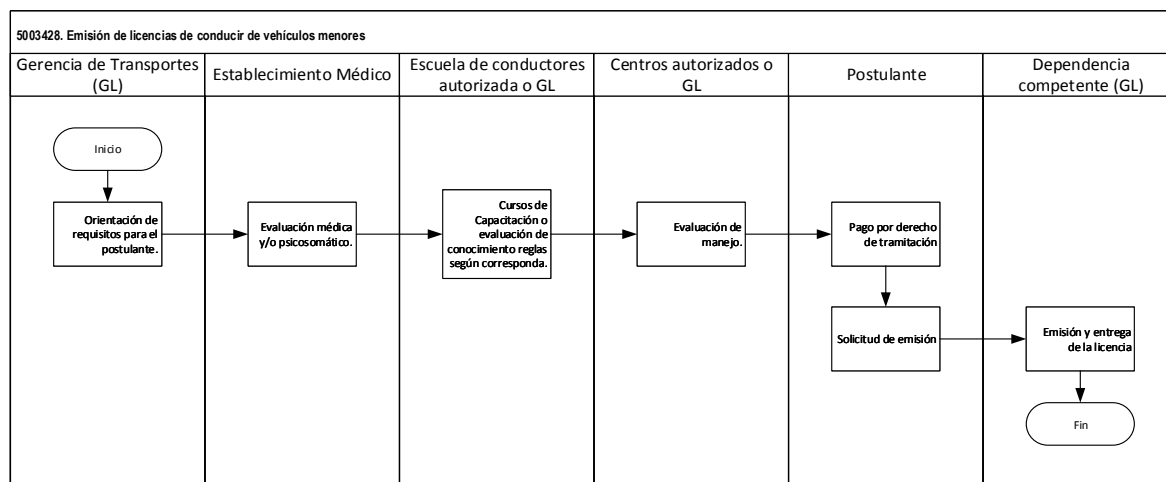
Id.	Nombre de tarea	Duración	2017			
			T1	T2	T3	T4
1	5003427. Emisión de licencias de conducir de clase a					
2	Promoción	Permanente				
3	Evaluación y pagos					
4	Evaluación psicosomática	1d				
5	Curso de Capacitación	duración curso*				
6	Evaluación de manejo	1d				
7	Trámite documentario					
8	pago por derecho de emisión	1d				
9	presentación de documentos	1d				
10	Emisión de la licencia	1d				
11	Solicitud de emisión	0d				
12	Entrega de licencia	1d				
13	Fiscalización posterior	Permanente				

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

La lista de insumos para la actividad se encuentra dividida según los procesos, por ejemplo, en cuanto al proceso de promoción se verá necesario contar con material de información en diversas formas, para el proceso de evaluación y pago se contará con el apoyo de los centros médicos autorizados, instalaciones de las Direcciones Regionales de Transporte y Comunicaciones de los Gobiernos Regionales, recurso humano capacitado, etc. Así mismo, para el proceso de trámite de documento se contará con personal capacitado en ventanillas, así como con equipos electrónicos necesarios.

Actividad 5003428: Emisión de licencias de conducir de vehículos menores

Figura 15: Emisión de Licencias de conducir de vehículos menores-Producto 3000479

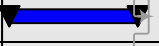


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

En líneas generales, los involucrados en la presente actividad son: el Gobierno Local, la PNP y SUTRAN. El rol del gobierno local se enfoca en emitir u otorgar licencias de clase B para conducir vehículos motorizados y no motorizados, este se articula con la PNP en el rol de sancionador, al recibir las papeletas reportadas por la Policía Nacional. Por su parte, la SUTRAN, es el ente fiscalizador de esta actividad, ya que supervisa el cumplimiento de obligaciones y a su vez, detecta infracciones.

El tiempo que dura esta actividad es de tres meses, donde la sub actividad que representa mayor tiempo de duración es la capacitación, tal como lo muestra la siguiente figura:

Tabla 31: Tiempo de duración del Subproceso Emisión de Licencias de conducir de vehículos menores

Id.	Nombre de tarea	Duración	2017
			T1
1	5003428. Emisión de licencias de conducir de vehículos menores		
2	Orientación de requisitos para el postulante.	1 d	
3	Evaluación médica y/o psicosomático.	1 d	
4	Cursos de Capacitación o evaluación de conocimiento reglas según corresponda.	duración de la capacitación	
5	Evaluación de manejo.	1 d	
6	Pago por derecho de tramitación	0 d	
7	Solicitud de emisión	0 d	
8	Emisión y entrega de la licencia	plazo de entrega determinado por la municipalidad	

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

En cuanto a los insumos requeridos, así como en la actividad previa, se dividirán según los procesos abarcados: para el proceso número uno, se necesita material de información en diferentes medios (trípticos, página web, módulos de atención al ciudadano, etc.) para el número dos, contar con el apoyo de los Centros médicos autorizados, para el tres se necesita el apoyo de una escuela de conductores autorizados y de personal capacitado y especializado, para el proceso cuatro se necesita de los centros autorizados o instalaciones especiales de la Municipalidad, etc.

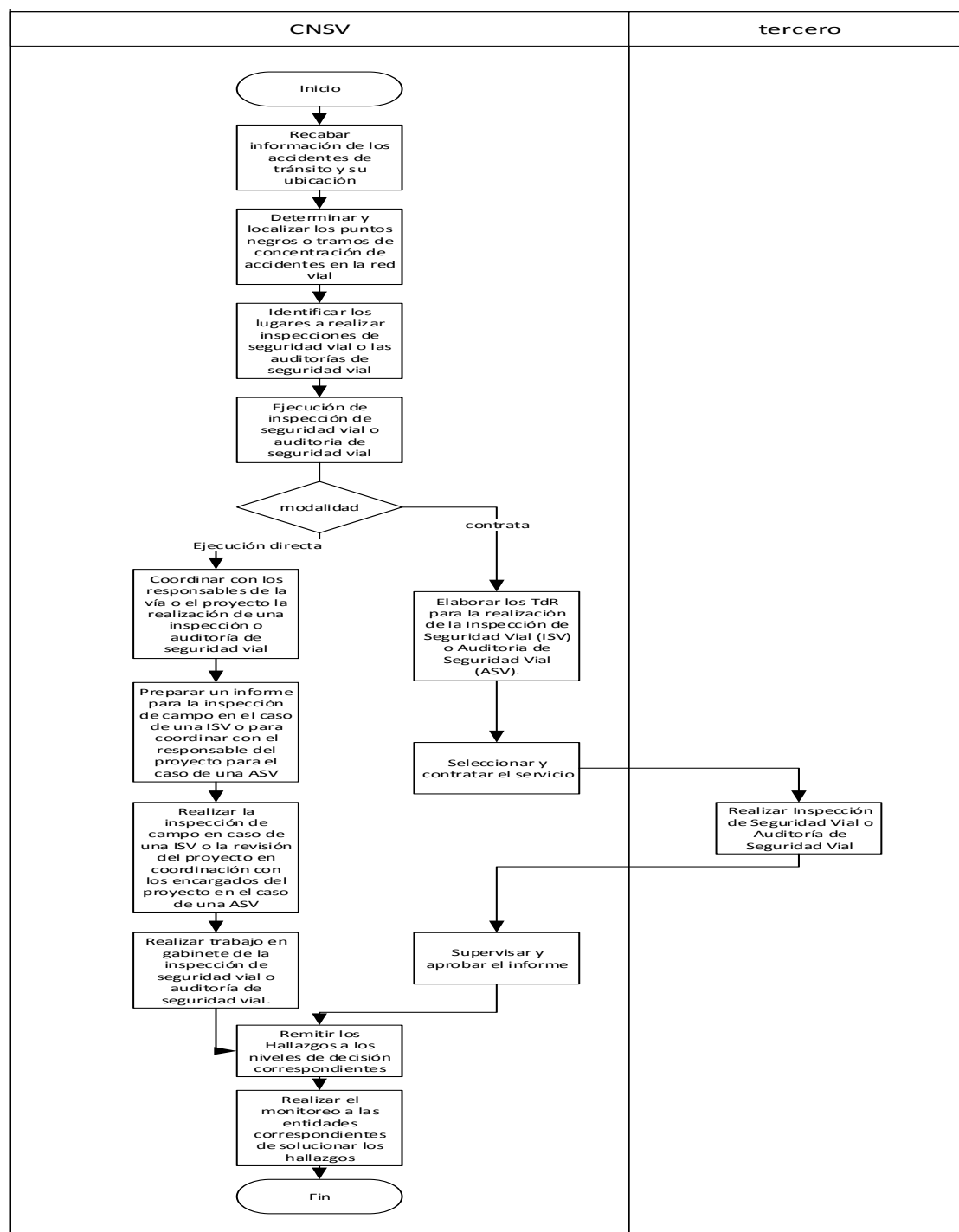
Producto 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en Seguridad Vial

Descripción

En la siguiente figura, se presenta el flujo de procesos del producto 3000480: Red Vial Auditada o Inspeccionada en Seguridad Vial”, el cual agrupa actividades dirigidas a varios grupos poblacionales, a través de informes, estudios y otros instrumentos. De tal manera que brinda diferentes servicios dependiendo de cada actividad. Estas pueden ser:

- Inspección de Seguridad Vial
- Auditoría de Seguridad Vial
- Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes
- Elaboración de normas o manuales en seguridad vial

Figura 16: Flujo de procesos – Producto 3000480

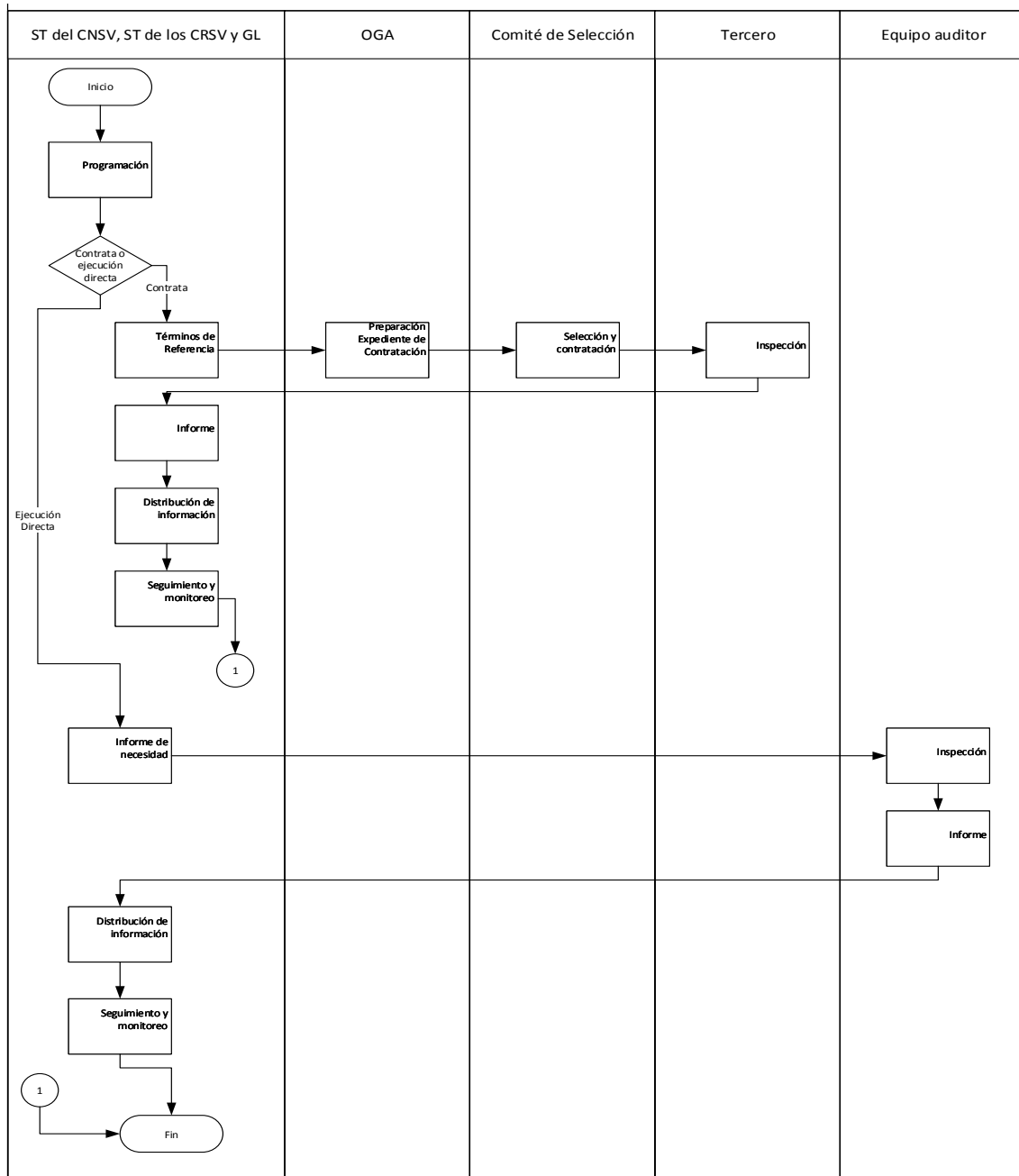


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Los responsables de la provisión de los bienes y servicios varían dependiendo las actividades; pero a modo general, los involucrados a nivel nacional es el Consejo Nacional de Seguridad Vial. A nivel regional, los Consejos Regionales de Seguridad Vial o los Gobiernos Locales y Distritales.

Actividad 5001483: Inspección de Seguridad Vial

Figura 17: Inspección de Seguridad Vial - Producto 3000480



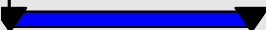
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Los responsables se encuentran en los tres niveles de gobierno. Todos tienen como función la realización de auditorías de seguridad vial al proyecto de seguridad vial que pertenecerán tanto a la red vial nacional, como a la regional, vecinal y urbana. Siguiendo esa línea, el Gobierno Nacional, mediante la Secretaría del Consejo Nacional de Seguridad Vial, tiene como función supervisar las que pertenecerán a la red vial nacional. Mientras que los Gobiernos Regionales, mediante la Secretaría del Consejo Regional de Seguridad Vial, se responsabiliza de las que pertenecerán a la red vial

regional. Por último, el rol de los Gobiernos Locales, se circunscribe a la red vecinal y urbana.

Adicionalmente, el Gobierno Nacional tiene como función supervisar las auditorías de las que son responsables los Gobiernos Regionales. Es importante mencionar que, si la modalidad de ejecución es por contratación de terceros, participan los mismos, la OGA y los comités de selección. Todo este subproceso, que inicia con la programación y culmina con el seguimiento y monitoreo, tiene un tiempo de duración de aproximadamente 240 días, tal como se muestra en la siguiente figura.

Tabla 32: Tiempo de duración del subproceso Inspección de Seguridad Vial

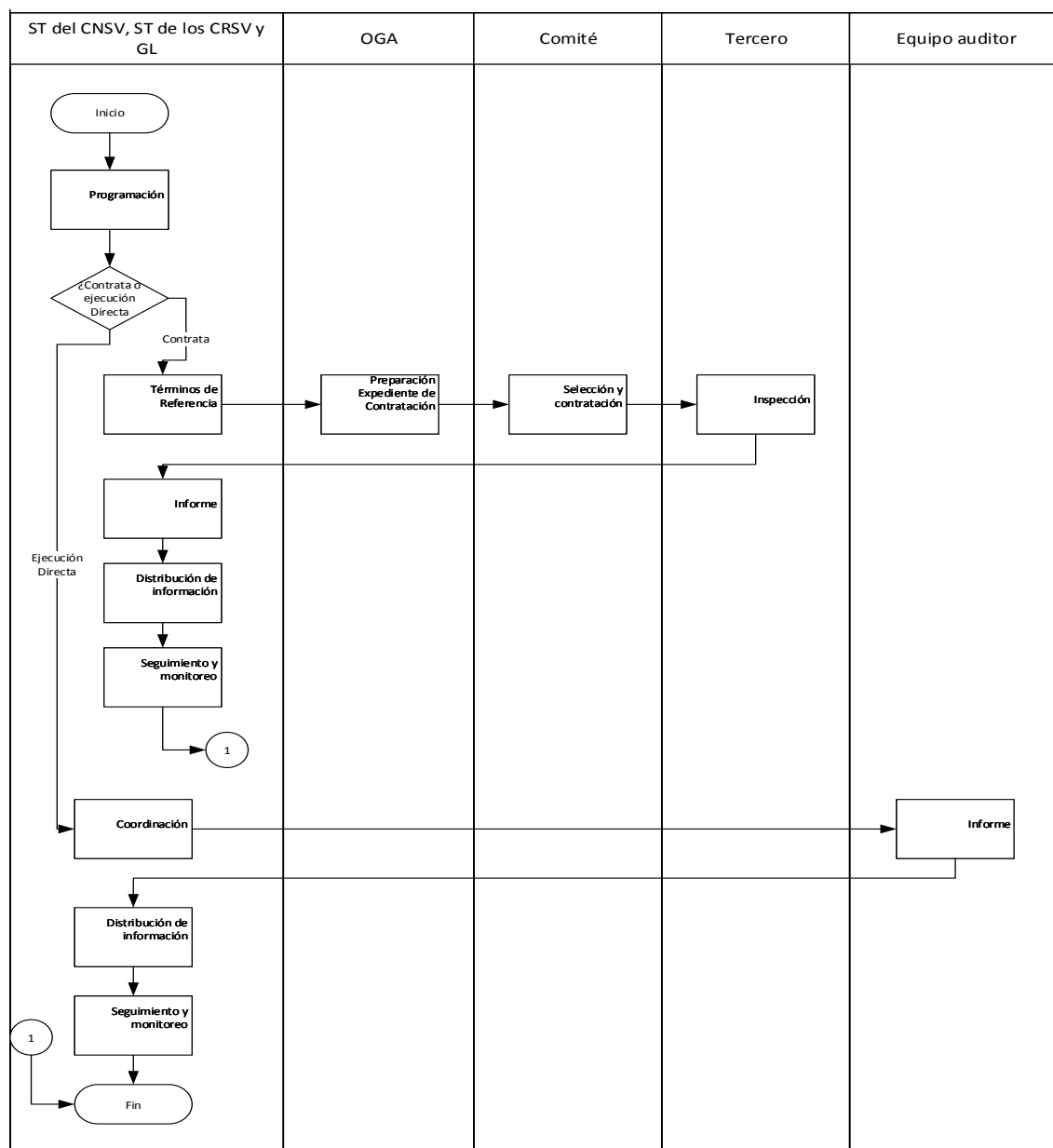
Id.	Nombre de tarea	Duración	2017			
			T1	T2	T3	T4
1	5001483. Inspección de seguridad vial					
2	Programación	20d				
3	Términos de Referencia	10d				
4	Preparación Expediente de Contratación	15d				
5	Selección y contratación	75d				
6	Inspección	90d				
7	Informe	15d				
8	Distribución de información	15d				
9	Seguimiento y monitoreo	culminación de medidas correctivas *				
10	Informe de necesidad	10d				
11	Inspección	90d				
12	Informe	15d				
13	Distribución de información	15d				
14	Seguimiento y monitoreo	culminación de medidas correctivas *				

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Todo ello requiere de recursos como auditores, inspectores de seguridad vial, observadores, GPS, cámara de video, cámara fotográfica, equipos opcionales para la inspección –ya sea reflectómetro vertical, reflectómetro horizontal, radar de velocidad u odómetro. También demanda mantenimiento de equipos, PC, software especializado, viáticos, movilidad, gasolina y pasajes para inspección de campo.

Actividad 5001484: Auditoría de Seguridad Vial

Figura 18: Auditoría de Seguridad Vial - Producto 3000480



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

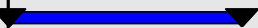
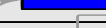
Los responsables se encuentran en los tres niveles de gobierno. Todos tienen como función la realización de auditorías de seguridad vial al proyecto de seguridad vial que pertenecerán tanto a la red vial nacional, como a la regional, vecinal y urbana. Siguiendo esa línea, el Gobierno Nacional, mediante la Secretaría del Consejo Nacional de Seguridad Vial, tiene como función supervisar las que pertenecerán a la red vial nacional. Mientras que los Gobiernos Regionales, mediante la Secretaría del Consejo Regional de Seguridad Vial, se responsabiliza de las que pertenecerán a la red vial regional. Por último, el rol de los Gobiernos Locales, se circunscribe a la red vecinal y urbana.

Adicionalmente, el Gobierno Nacional tiene como función supervisar las auditorías de las que son responsables los Gobiernos Regionales. Asimismo, que a medida que los GR sigan realizando auditorías, los GL empezarán a implementarlas cada vez más.

Es importante mencionar que, si la modalidad de ejecución es por contratación de terceros, participan los mismos, la OGA y los comités de selección.

Como podemos apreciar en la siguiente figura, todo el subproceso, que inicia con la programación y culmina con el seguimiento y monitoreo, tiene un tiempo de duración de aproximadamente 240 días.

Tabla 33: Tiempo de duración del subproceso Auditoría de Seguridad Vial

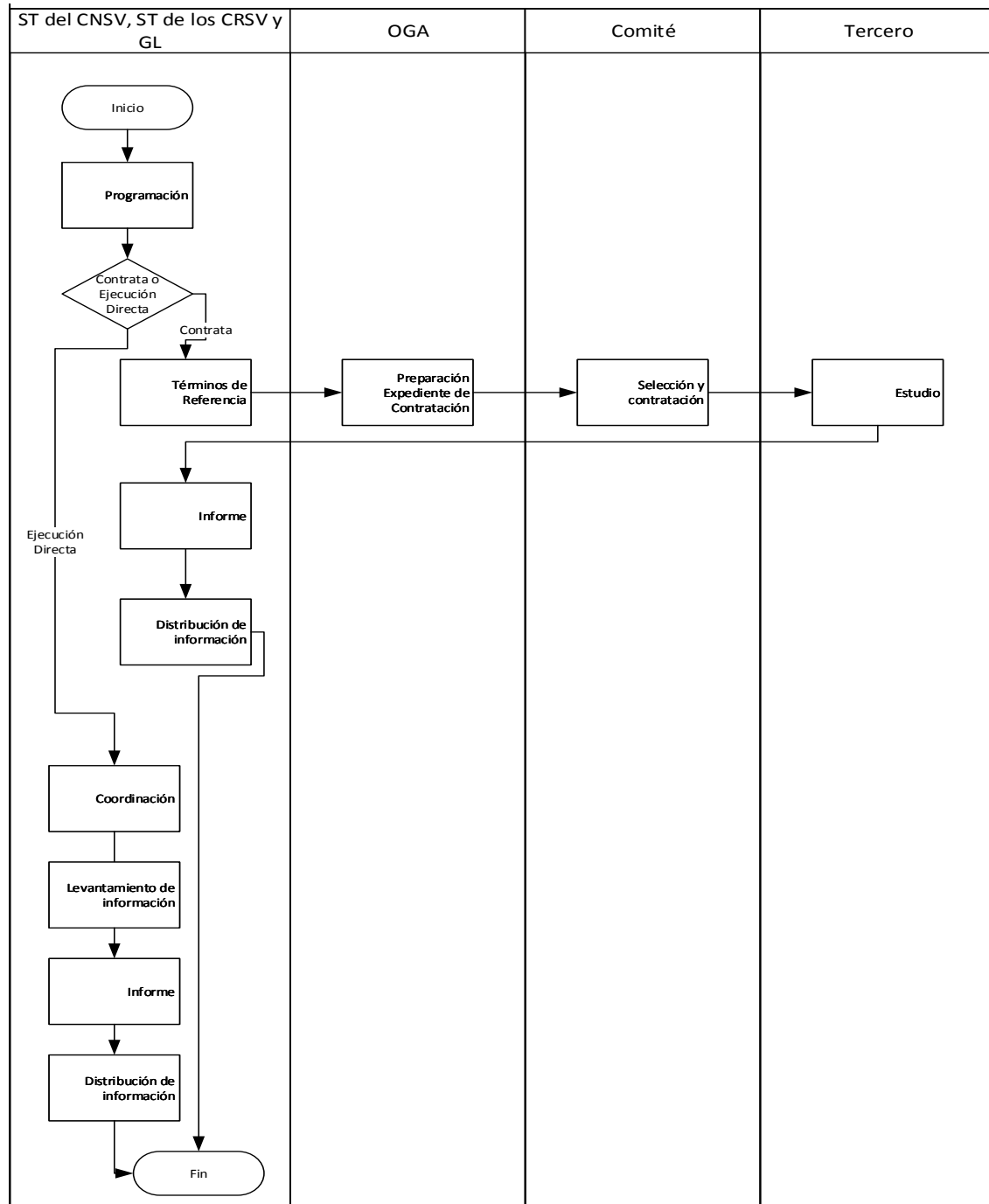
Id.	Nombre de tarea	Duración	2017		
			T1	T2	T3
1	5001484. Auditoria de seguridad vial	240d			
2	Programación	20d			
3	Términos de Referencia	10d			
4	Preparación Expediente de Contratación	15d			
5	Selección y contratación	45d			
6	Inspección	90d			
7	Informe	15d			
8	Distribución de información	15d			
9	Seguimiento y monitoreo	30d			
10	Coordinación	10d			
11	Informe	90d			
12	Distribución de información	15d			
13	Seguimiento y monitoreo	30d			

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Los recursos requeridos son auditores de seguridad vial, observadores, GPS, cámara de video, cámara fotográfica, equipos opcionales para la inspección (reflectómetro vertical, reflectómetro horizontal, radar de velocidad, odómetro), mantenimiento de equipos, PC, software especializado, viáticos, movilidad, gasolina y pasajes para la inspección de campo, equipos de protección y seguridad laboral, equipos especializados según clima y geografía.

Actividad 5001486: Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes

Figura 19: Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes- Producto 3000480



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

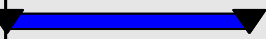
Los responsables se encuentran dentro de los tres niveles de gobierno. Por parte del Gobierno Nacional está la CNSV, quien realiza estudios de puntos negros o TCA, a través de su Secretaría Técnica. El Gobierno Regional por su parte, participa mediante

el CRSV realizando la misma labor pero dentro de su circunscripción y bajo su competencia. El gobierno local también desarrolla las mismas funciones pero solo en las redes vecinales y urbanas.

Ahora bien, en el caso de que el producto se ejecute bajo la modalidad de contrato, también participan la OGA y los comités de selección.

El tiempo del subproceso de detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes dura aproximadamente 210 días, tal como se observa en la siguiente figura:

Tabla 34: Tiempo de duración del subproceso Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes

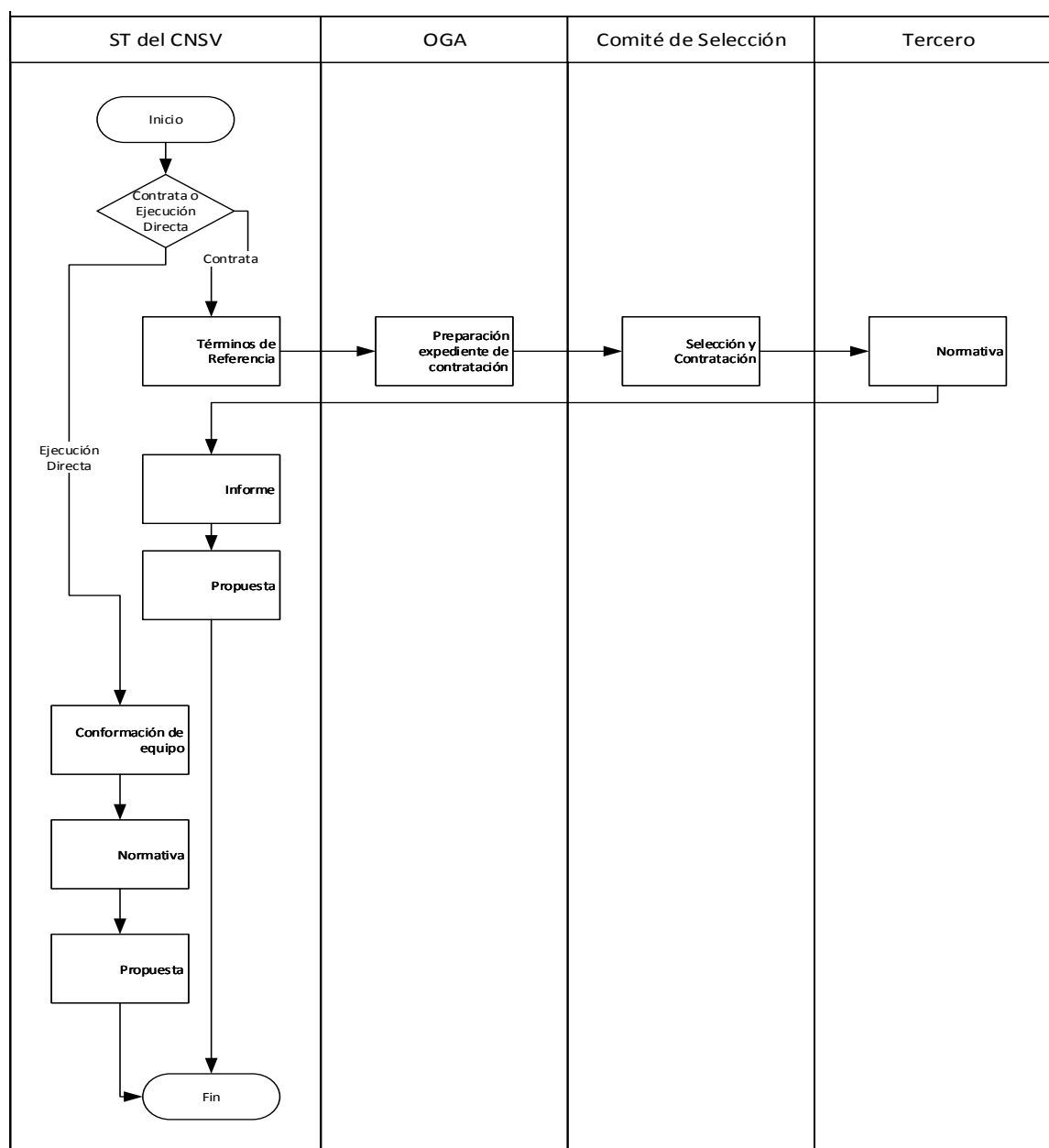
Id.	Nombre de tarea	Duración	2017		
			T1	T2	T3
1	5001486. Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes	210d			
2	Programación	20d			
3	Términos de Referencia	10d			
4	Preparación Expediente de Contratación	15d			
5	Selección y contratación	45d			
6	Estudio	90d			
7	Informe	15d			
8	Distribución de información	15d			
9	Coordinación	15d			
10	Levantamiento de información	90d			
11	Informe	15d			
12	Distribución de información	15d			

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Para ello, los recursos utilizados son Auditores de seguridad vial, estadísticos o ingenieros, PC, software estadístico y software para la creación de mapas geo-referenciados (GIS), viáticos, movilidad, gasolina y pasajes para el levantamiento de campo.

Actividad 5001485: Elaboración de normas o manuales en Seguridad Vial

Figura 20: Elaboración de normas o manuales en seguridad vial- Producto 3000480



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

El responsable de la elaboración de normas o manuales de seguridad es el Gobierno Nacional, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles. En paralelo, se apoya de la Secretaría Técnica del CNSV para evaluar y proponer a las autoridades competentes, normas que conlleven al mejoramiento de la seguridad vial.

Esto se puede realizar mediante dos modalidades: ejecución directa o por contratación. En el caso que se terceriza, el tiempo del subproceso es de 260 días; mientras que cuando es ejecución directa el tiempo es de 190 días. En el primer caso, el tiempo se extiende debido a que primero se deben elaborar los términos de referencia y luego la

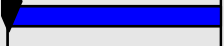
preparación del expediente de contratación, tal como lo demuestran las siguientes figuras:

Tabla 35: Tiempo por contrata de duración del subproceso Elaboración de normas o manuales en seguridad vial

Id.	Nombre de tarea	Duración	2017		
			T1	T2	T3
1	5001485. Elaboración de normas o manuales en seguridad vial	260d			
2	Términos de Referencia	10d			
3	Preparación expediente de contratación	15d			
4	Selección y Contratación	45d			
5	Normativa	130d			
6	Informe	30d			
7	Propuesta	30d			

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Tabla 36: Tiempo por ejecución de duración del subproceso Elaboración de normas o manuales en seguridad vial

Id.	Nombre de tarea	Duración	2017		
			T1	T2	
1	5001485. Elaboración de normas o manuales en seguridad vial	190d			
2	Conformación de equipo	30d			
3	Normativa	130d			
4	Propuesta	30d			

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

En ambos casos se requiere como recursos, especialistas en seguridad vial, infraestructura, tránsito, transporte, gestión, salud, educación, entre otros. También PC's, manuales internacionales, normativa nacional e internacional.

Producto 3000143: “Usuario con mayor conocimiento de Seguridad Vial”

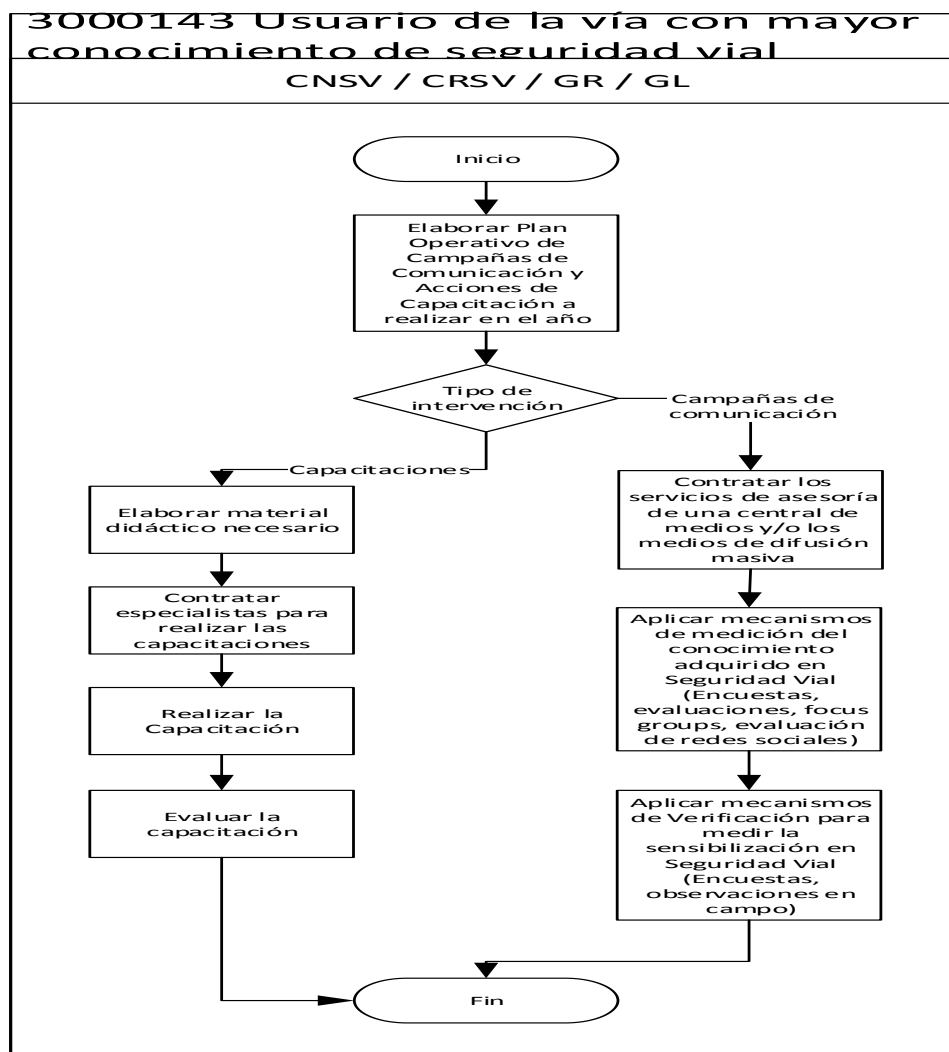
Descripción

En la figura 10, se presenta el flujo de procesos para el Producto 3000143: “Usuario con mayor conocimiento de seguridad vial, el cual está dirigido a cuatro grupos poblacionales distintas, a través de diferentes actividades que abarcan desde talleres, cursos, jornadas de capacitación en materia de seguridad vial y hasta spots publicitarios en el marco de campañas de sensibilización sobre dicho tema.

De tal manera que se desprenden los siguientes subprocesos:

- Capacitación en seguridad con mayor conocimiento vial a conductores infractores
- Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en Seguridad Vial
- Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en Seguridad Vial
- Campañas de Sensibilización a la comunidad Sobre Seguridad y Educación Vial

Figura 21: Usuario con mayor conocimiento de Seguridad Vial



Actividad 5001487: Capacitación en seguridad con mayor conocimiento vial a conductores infractores**Figura 22: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores-Producto 3000143**

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Los responsables de brindar ambos cursos son los Consejos de Seguridad Vial, según el ámbito en el que se lleve a cabo. Es por ello que el Consejo Nacional es el responsable de implementarlos en Lima y Callao; y los Consejos Regionales en el ámbito de sus jurisdicciones.

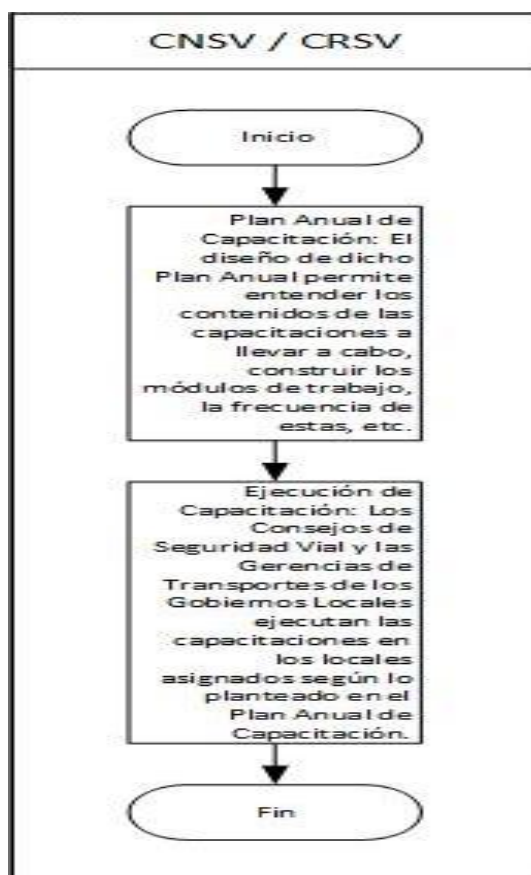
Las funciones, en ese sentido, son similares, excepto en las jurisdicciones donde no exista la capacidad de Consejos Regionales para brindar estos cursos, el Consejo Nacional se encarga de dicho fin. Asimismo, las tareas como el diseño del curso, inscripción de postulantes, llevar a cabo los cursos, entregar certificados, entre otros, se realizan de manera descentralizada.

Por otro lado, los recursos que se utilizan durante el subproceso son equipos de cómputo, web, computadora portátil, proyector, multimedia, servicio de internet, infraestructura de capacitación, materiales didácticos, entre otros. En cuanto a los recursos humanos, se requiere profesionales, técnicos y capacitadores.

Ahora bien, en algunos casos se solicita el alquiler de locales (auditorios), servicio de courier, impresión de material de difusión, póliza de seguros, pasajes y viáticos.

Actividad 5001489: “Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en Seguridad Vial”

Figura 23: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial - Producto 3000143



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Según el anexo 2 del PP0138, las capacitaciones son provistas, según jurisdicción (Lima y Callao, y el resto del Perú), por el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) y por

los Consejos Regionales de Seguridad Vial (CRSV). Ambos tienen las funciones de promover y organizar eventos de capacitación en seguridad vial, tales como talleres, cursos, congresos, etc. Además, y de forma ajena a la naturaleza de la actividad en ciernes, ambos Consejos tienen el deber de capacitar a peatones infractores dentro del marco del DS N°016-2009-MTC: Artículo 319. Las funciones, de este modo, se encontrarían descentralizadas.

Por otro lado, después de una reunión en el CNSV, el MTC identificó que los Gobiernos Locales, a través de sus Gerencias de Transportes, también promueven y organizan eventos de capacitación en seguridad vial. Además, coordinan con las municipalidades provinciales con la finalidad de establecer mecanismos de capacitación para que los vecinos participen como veedores de tránsito, veedores viales o junta ciudadana de seguridad vial para la aplicación de las medidas preventivas establecidas para el peatón en el Reglamento Nacional de Tránsito (DS N°016-2009-MTC: Artículo 333).

De este modo, salvo por el tema de los peatones y los vecinos veedores –que no son parte de esta actividad en ningún lado-, los tres niveles de gobierno tienen similares funciones según sus jurisdicciones. No queda claro, en ese sentido, en qué se diferencian realmente dichas funciones y cuál es su real alcance. Se requiere mayor información.

Todo ello se desarrolla permanente, a excepción del Diseño del Plan Anual que se realiza en 30 días, tal como se observa en la siguiente figura:

Tabla 37. Tiempo de duración del subproceso Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial

Id.	Nombre de tarea	Duración	2017			
			T1	T2	T3	T4
1	5001489. Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial					
2	Plan Anual de Capacitación: El diseño de dicho Plan Anual permite entender los contenidos de las capacitaciones a llevar a cabo, construir los módulos de trabajo, la frecuencia de estas, etc.	30 d				
3	Ejecución de Capacitación: Los Consejos de Seguridad Vial y las Gerencias de Transportes de los Gobiernos Locales ejecutan las capacitaciones en los locales asignados según lo planteado en el Plan Anual de Capacitación.	Permanente				

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

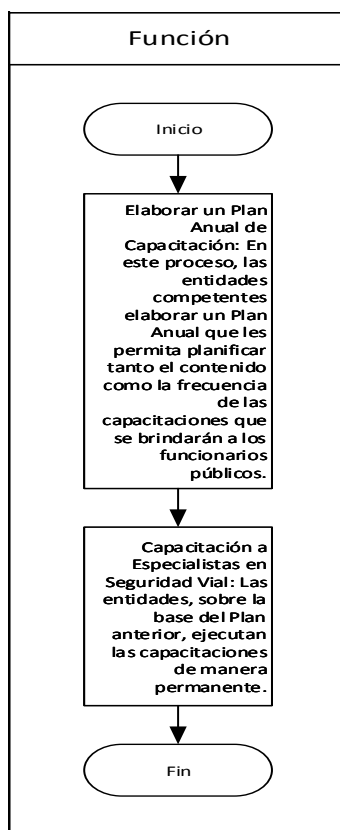
También requiere de recursos como equipos de cómputo, web, accesorios, computadora portátil, proyector multimedia, disco duro externo, servicio de internet. Materiales de oficina: papel bond, cuadernos, lapiceros, folders y sobres manila, goma, engrapadores, grapas, perforadores, cinta adhesiva, dispensadores de cinta adhesiva,

pizarras acrílicas, tinta para impresora, fotocopias, tableros, escritorios, estantes, sillas, etc.

Así como material de difusión: CDs, DVDs, trípticos, folletos, cuadernos para colorear con temas de seguridad vial, libros para docentes en seguridad vial. Adicionalmente, el servicio de alquiler de local (auditorios), servicio de courier, impresión de material de difusión, póliza de seguros, pasajes y viáticos, etc.

Actividad 5001490: “Capacitación a especialistas en Seguridad Vial”

Figura 24: Capacitación a especialistas en seguridad vial - Producto 3000143



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

De esta manera, los responsables de realizar las capacitaciones son los Consejos de Seguridad Vial, según sus jurisdicciones, a excepción de Lima y Callao que los realiza el Consejo Nacional de Seguridad Vial. En el caso de los Gobiernos Regionales, las direcciones de Transporte y Comunicaciones, así como las de Circulación Terrestre participan en el diseño y la ejecución de los Planes Anuales de Capacitación. No obstante, no se delimita el alcance de sus intervenciones.

El tiempo de duración, tal y como se muestra en la figura, es de 30 días para elaborar el Plan Anual de Capacitación y de manera permanente la realización de las capacitaciones a especialistas en Seguridad Vial.

Tabla 38: Tiempo de duración del subproceso Capacitación a especialistas en educación vial

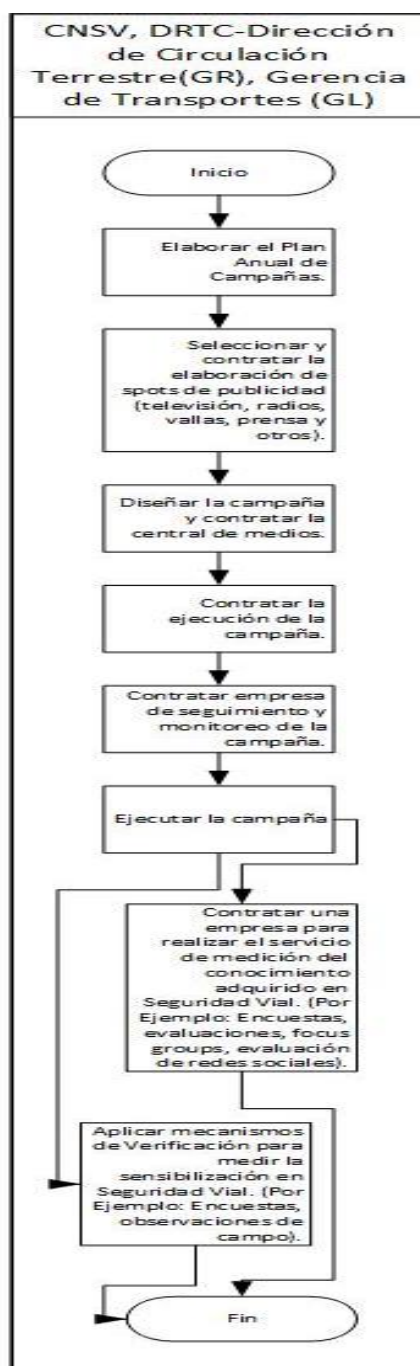
Id.	Nombre de tarea	Duración	2017			
			T1	T2	T3	T4
1	5001490. Capacitación a especialistas en seguridad vial					
2	Elaborar un Plan Anual de Capacitación: En este proceso, las entidades competentes elaboran un Plan Anual que les permita planificar tanto el contenido como la frecuencia de las capacitaciones que se brindarán a los funcionarios públicos.	30 d				
3	Capacitación a Especialistas en Seguridad Vial: Las entidades, sobre la base del Plan anterior, ejecutan las capacitaciones de manera permanente.	Permanente				

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Para ello, se utilizan recursos humanos como profesionales, especialista y técnicos en seguridad vial. También equipos de cómputo, web, accesorios, computadoras portátiles, proyectores, multimedia, disco duro externo, servicio de internet, entre otros. Adicionalmente, los materiales de oficina como grapas, perforadores, cinta adhesiva, pizarras acrílicas, tinta para impresora, tableros, escritorios y más. Respecto a los equipos técnicos se necesitan muestras o modelos de equipos de fiscalización (etilómetro y cinemómetro)

Actividad 5001488: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre Seguridad y Educación Vial

Figura 25: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial - Producto 3000143



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Los responsables en este subproceso son los tres niveles de gobierno. El Gobierno Nacional, mediante la Secretaría Técnica del Consejo de Seguridad Vial, se encarga de promover y organizar eventos de seguridad vial, entre ellos, la realización de campañas

de seguridad vial. Además emite orientaciones, metodologías y estrategias para establecer las acciones en materia de seguridad vial que deben realizar los Consejos Regionales de Seguridad Vial, los Gobiernos Regionales y Locales.

De tal manera que los Consejos Regionales de Seguridad Vial, los Gobiernos Regionales y los Gobiernos Locales promueven y realizan eventos sobre seguridad vial.

Tabla 39: Tiempo de duración del subproceso Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial

Id.	Nombre de tarea	Duración	2017				
			T1	T2	T3	T4	T1
1	5001488. Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial						
2	Elaborar el Plan Anual de Campañas.	30 d					
3	Seleccionar y contratar la elaboración de spots de publicidad (televisión, radios, vallas, prensa y otros).	100 d					
4	Diseñar la campaña y contratar la central de medios.	30 d					
5	Contratar la ejecución de la campaña.	67 d					
6	Contratar empresa de seguimiento y monitoreo de la campaña.	67 d					
7	Ejecutar la campaña	periodo de duración de la campaña					
8	Contratar una empresa para realizar el servicio de medición del conocimiento adquirido en Seguridad Vial. (Por Ejemplo: Encuestas, evaluaciones, focus groups, evaluación de redes sociales).	después del término de la campaña					
9	Aplicar mecanismos de Verificación para medir la sensibilización en Seguridad Vial. (Por Ejemplo: Encuestas, observaciones de campo).	después del término de la campaña					

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Tal como se puede apreciar en la figura, el tiempo promedio para la implementación de este subproceso depende de la duración de la campaña.

Asimismo, los recursos utilizados para lograr el objetivo, requiere de comunicadores, especialistas, técnicos en seguridad vial, equipos de cómputo, web, accesorios, computadoras portátiles, proyector, multimedia, entre otros, También de materiales de oficina y materiales de difusión como cintas, tableros, escritorios, dvd's, cd's, folletos y más. Respecto al equipo técnico, se debe contar con etilómetros y cinemómetros. Finalmente, servicios de alquiler, central de medios, medios de comunicación, Courier y otros.

2.3.2. Programa Presupuestal 0148

Es importante mencionar que el programa presupuestal 0148 aún no se implementa.

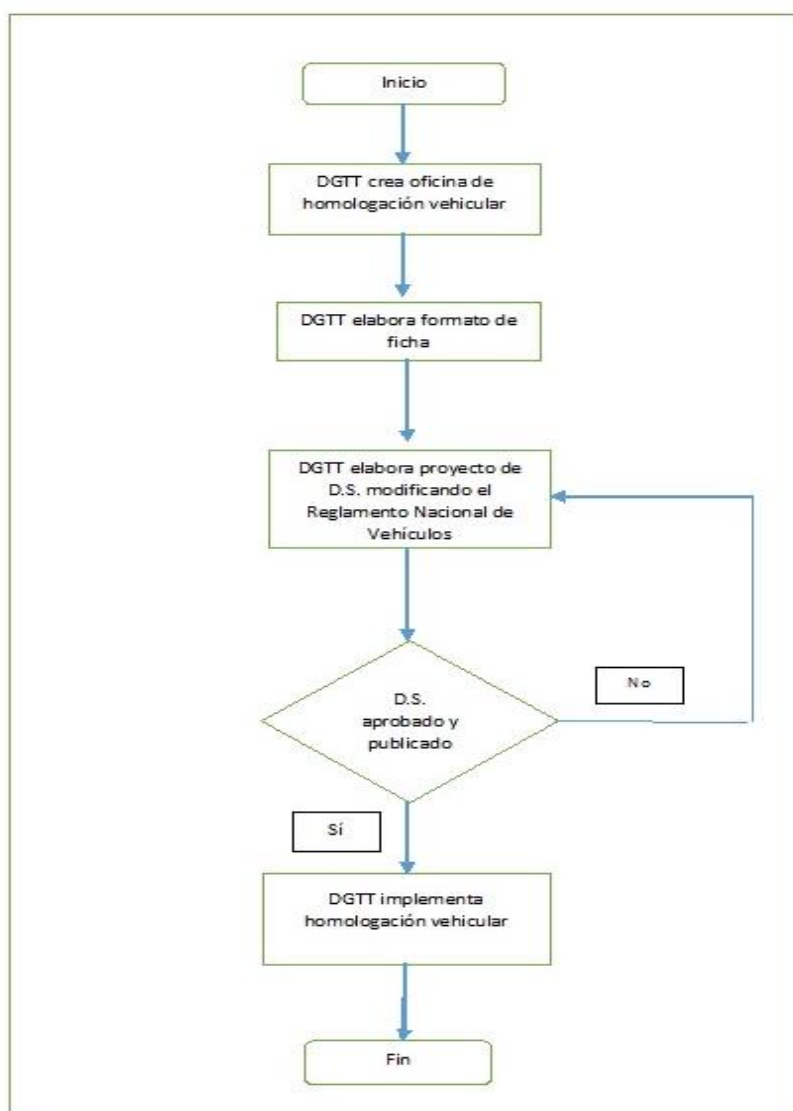
Producto 1: Control del parque automotor en vías urbanas

Este producto está conformado por las siguientes actividades:

- Sistema de certificación y homologación vehicular
- Fiscalización a los Centro de Inspección
- Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia

Actividad: Sistema de certificación y homologación vehicular

Figura 26: Sistema de certificación y homologación vehicular



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

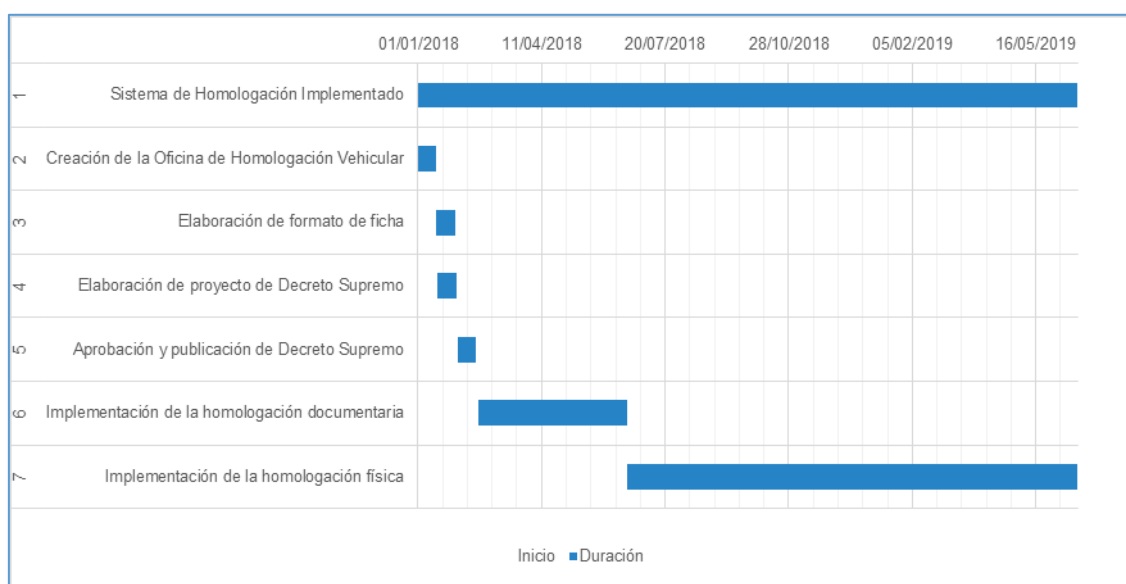
Esta función le corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del MTC. Por tal motivo, se debe implementar una oficina o área técnica responsable de su organización orgánica y del Registro Nacional de Homologación Vehicular.

Los responsables en este subproceso son el MTC, la DGTT y dos de sus unidades orgánicas: la Dirección de Regulación y Normatividad y la Dirección de circulación y Seguridad Vial. El MTC, por su parte, tiene como función mantener un sistema estándar de homologación y revisiones técnicas de vehículos. La DGTT se encarga de mantener un sistema estándar de homologación, certificación, verificación y de revisiones técnicas de vehículos.

Por otro lado, la DGTT es responsable de mantener un sistema estándar de homologación, certificación, verificación y de las revisiones técnicas de vehículos. Para lograr dicha función, la unidad orgánica de la Dirección de Regulación y Normatividad de la DGTT, se encarga de formular proyectos de normas, reglamentos y otras disposiciones. Y la unidad orgánica de la Dirección de Circulación y Seguridad Vial – también adscrita a la DGTT-, es responsable de regular y supervisar el sistema de homologación, certificación y revisiones técnicas.

Todo este subproceso tiene programado una duración de aproximadamente 16 meses desde que se implementa el sistema de homologación, tal como lo muestra la siguiente figura:

Figura 27: Tiempo de duración del subproceso Sistema de certificación y homologación vehicular

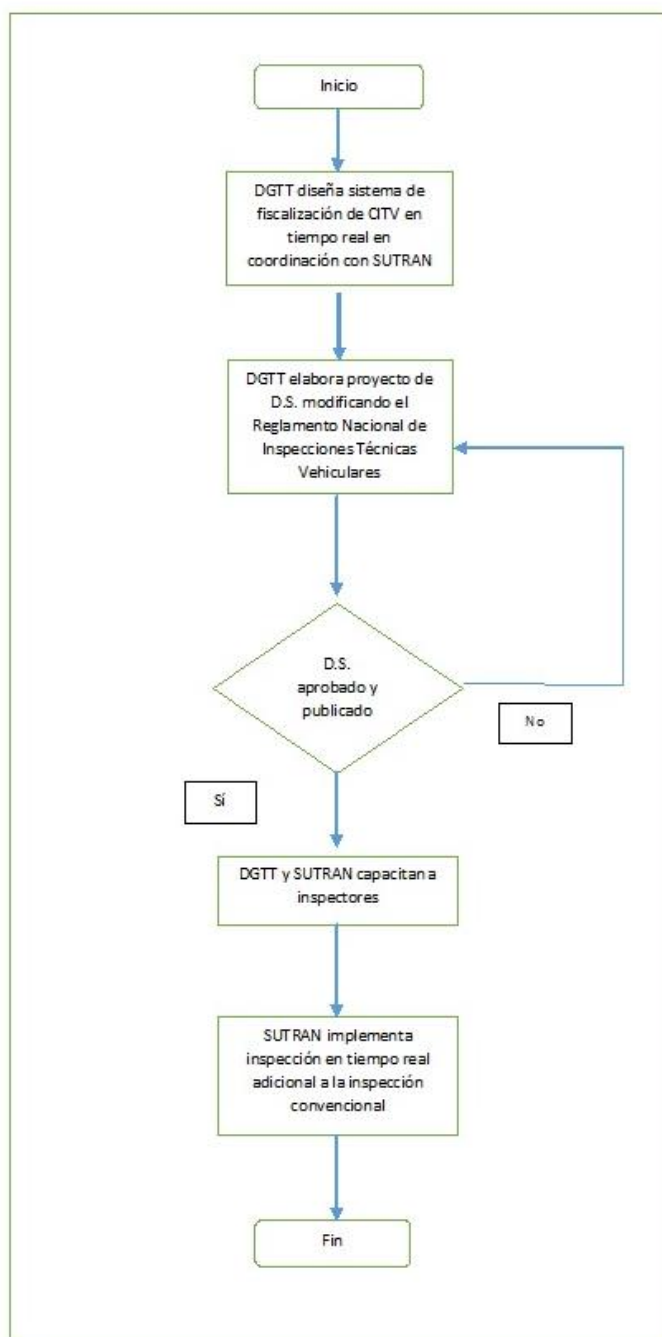


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Asimismo, los recursos que se necesitan para implementar el área de homologación son personal capacitado. Además recursos técnicos para la implementación del Registro Nacional de Homologación y el laboratorio del mismo en la fase final.

Actividad: Fiscalización a los centros de inspección

Figura 28: Fiscalización a los centros de inspección

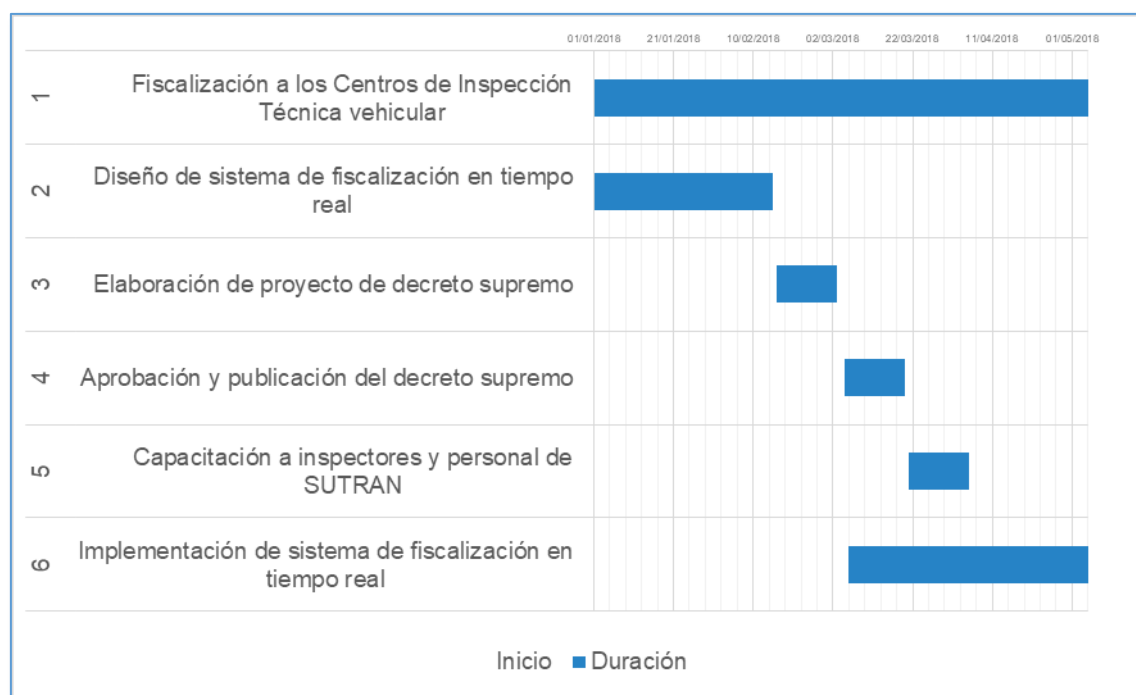


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los responsables del subproceso observado en la anterior figura, son el MTC como ente rector y encargado de mantener el sistema estándar de revisiones técnicas de vehículos. La DGTT a través de los CITV, como encargado de la inspección y emisión de certificados. La SUTRAN como responsable de supervisar, fiscalizar y sancionar a los

titulares de autorizaciones y concesionarios de CITV. La dirección de Regulación y Normatividad como el competente para formular proyectos de normas, reglamentos y otras disposiciones.

Figura 29: Tiempo de duración del subproceso Fiscalización a los centros de inspección



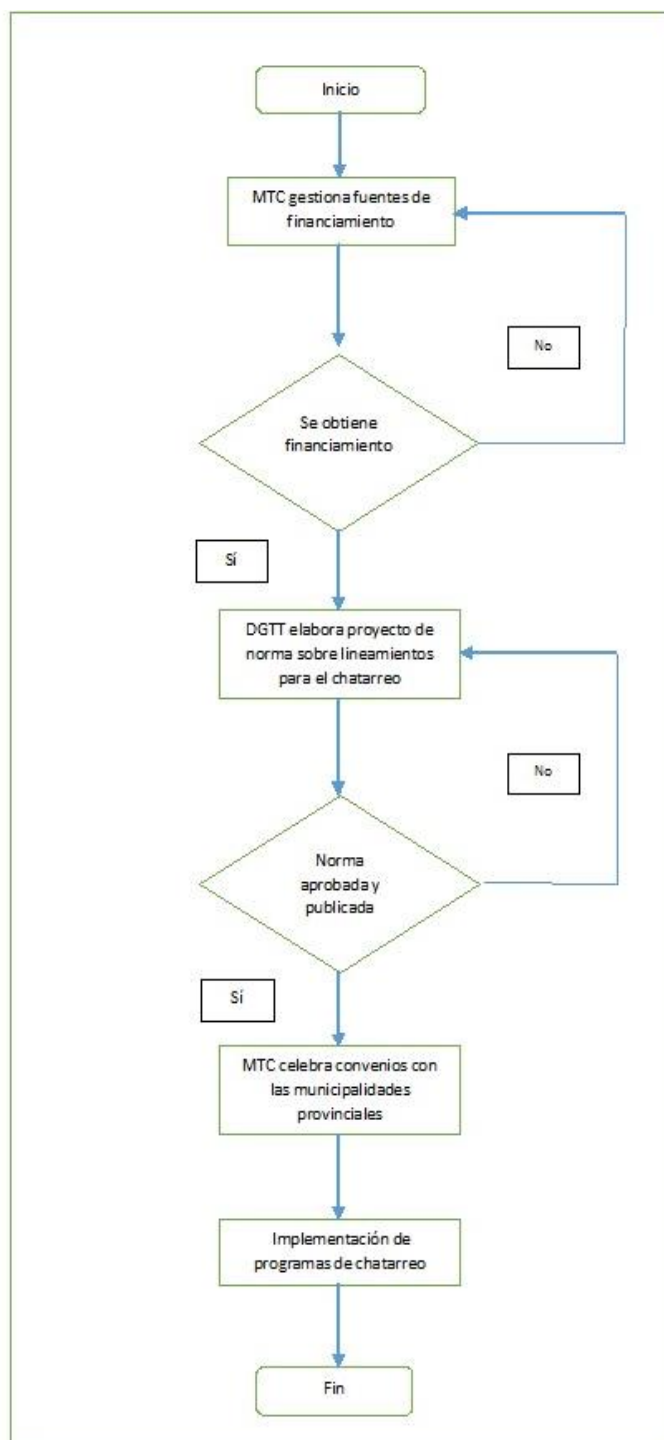
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Según la figura, observamos que el subproceso tiene una duración de 12 meses, el cual inicia con la fiscalización a los CTIV –a lo largo de todo el proceso- y el diseño del sistema de fiscalización en tiempo real. Luego, se realiza la elaboración del proyecto del decreto supremo para su posterior aprobación, publicación y, en paralelo, la implementación junto con la capacitación a inspectores y personal del SUTRAN.

Con el fin de lograr el objetivo, los recursos requeridos parten de personal capacitado de SUTRAN para la inspección, fiscalización y sanción. Así como para la DGTT en cuanto a la evaluación de autorizaciones. Finalmente, también se necesitan sistemas informáticos para el seguimiento en tiempo real del funcionamiento de los CITV.

Actividad: Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia

Figura 30: Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia

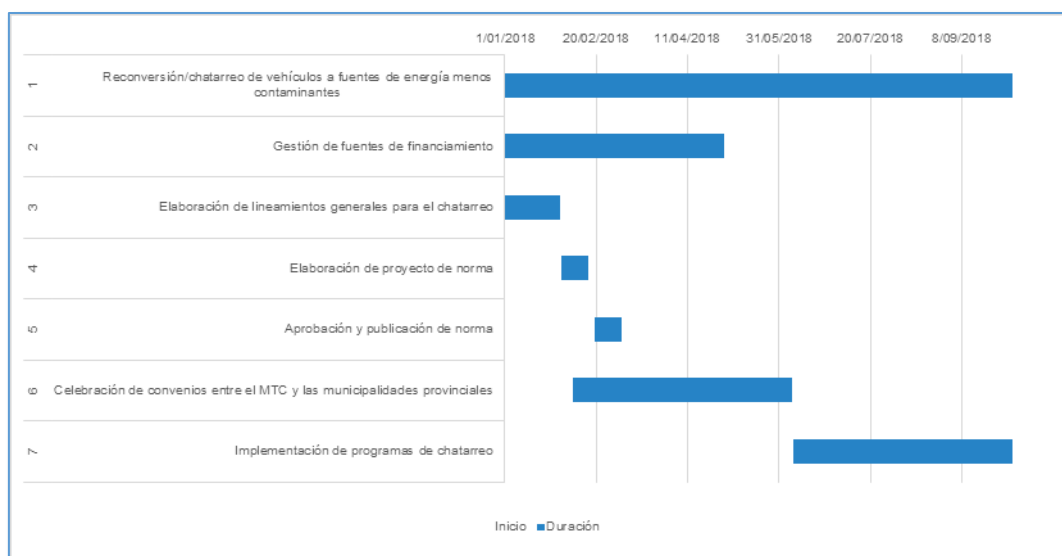


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Siguiendo esa línea, los responsables son el MTC, como el encargado de aprobar las políticas y tránsito terrestre. La DGT como ejecutora de las políticas nacionales

relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. La Dirección de Regulación y Normativa como encargada de formular proyectos de normas, reglamentos y otras disposiciones; y, las municipalidades provinciales en cuanto a su competencia de gestión en materia de transporte dentro de su jurisdicción, en virtud de lo que establecen las condiciones específicas del otorgamiento de autorizaciones o concesiones, en el marco de los dispuesto en los reglamentos nacionales.

Figura 31: Tiempo de duración del subproceso Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Como se puede observar en la figura, todo el sub proceso tiene una duración de 9 meses. Se inicia con la reconversión/chatarreo de vehículos a fuentes de energía menos contaminantes – la cual se ejecuta a lo largo de todo el proceso-, la gestión de fuentes de financiamiento y la elaboración de lineamientos para el chatarreo. Luego se realiza la elaboración de proyectos de normas para su posterior aprobación y publicación; paralelamente se desarrolla la celebración de convenios entre MTC y las municipalidades provinciales. Finalmente, concluye con la implementación de programas de chatarreo.

Los recursos se resumen en la contratación de un servicio de chatarreo vehicular por las municipalidades provinciales y el presupuesto para el financiamiento de los programas.

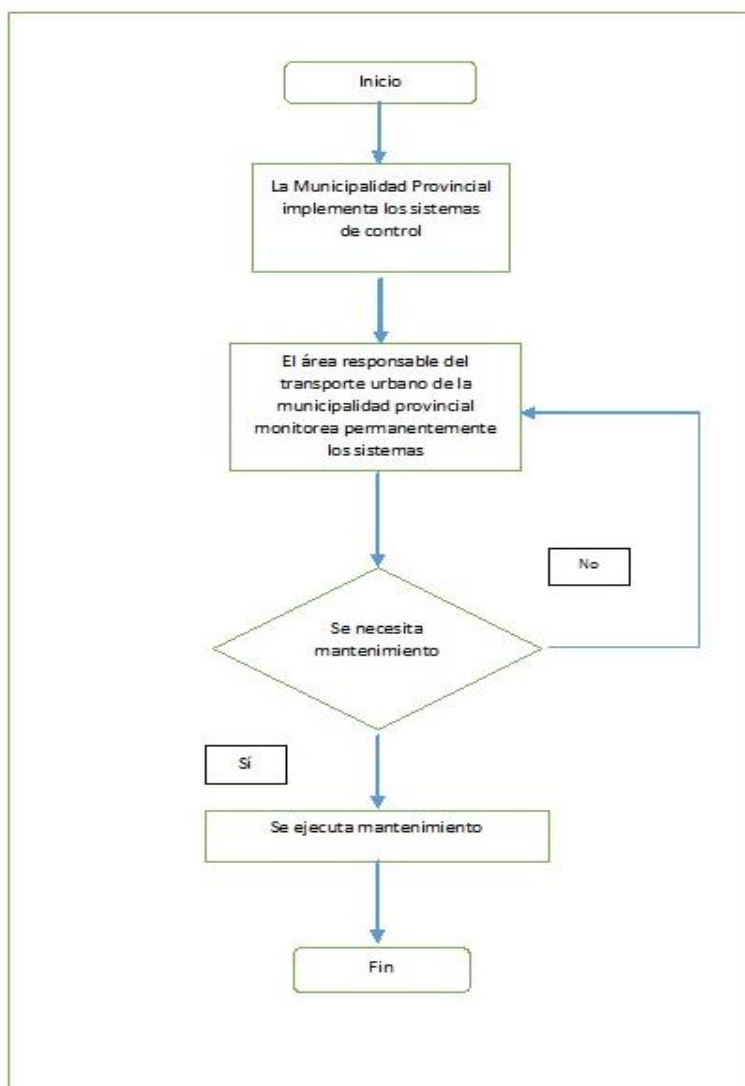
PRODUCTO 2: Gestión eficiente del tránsito

Este producto está conformado por las siguientes actividades:

- Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable
- Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas
- Auditorías de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos

Actividad: Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable

Figura 32: Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable

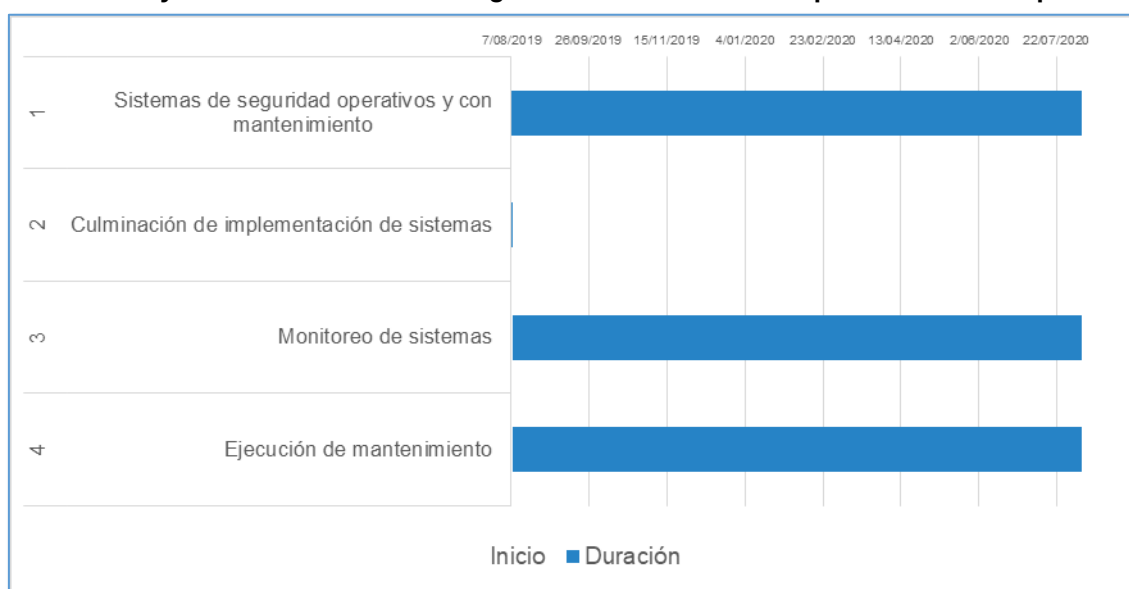


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Para lograr este fin ya graficado, los responsables serán el MTC, como el ente rector responsable de aprobar las políticas y tránsito terrestre; y las municipalidades provinciales, responsables de normar, regular y mantener los sistemas de señalización así como de regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.

Todo ello está programado para implementarse desde inicios de agosto del 2019 hasta julio del 2020. El tiempo aproximado planteado para este proceso será de 11 meses, el cual a grandes rasgos, desarrolla operaciones tales como sistemas de seguridad operativos y con mantenimiento, monitoreo de sistemas y ejecución de mantenimiento a lo largo de este tiempo.

Figura 33: Tiempo de duración del subproceso Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable

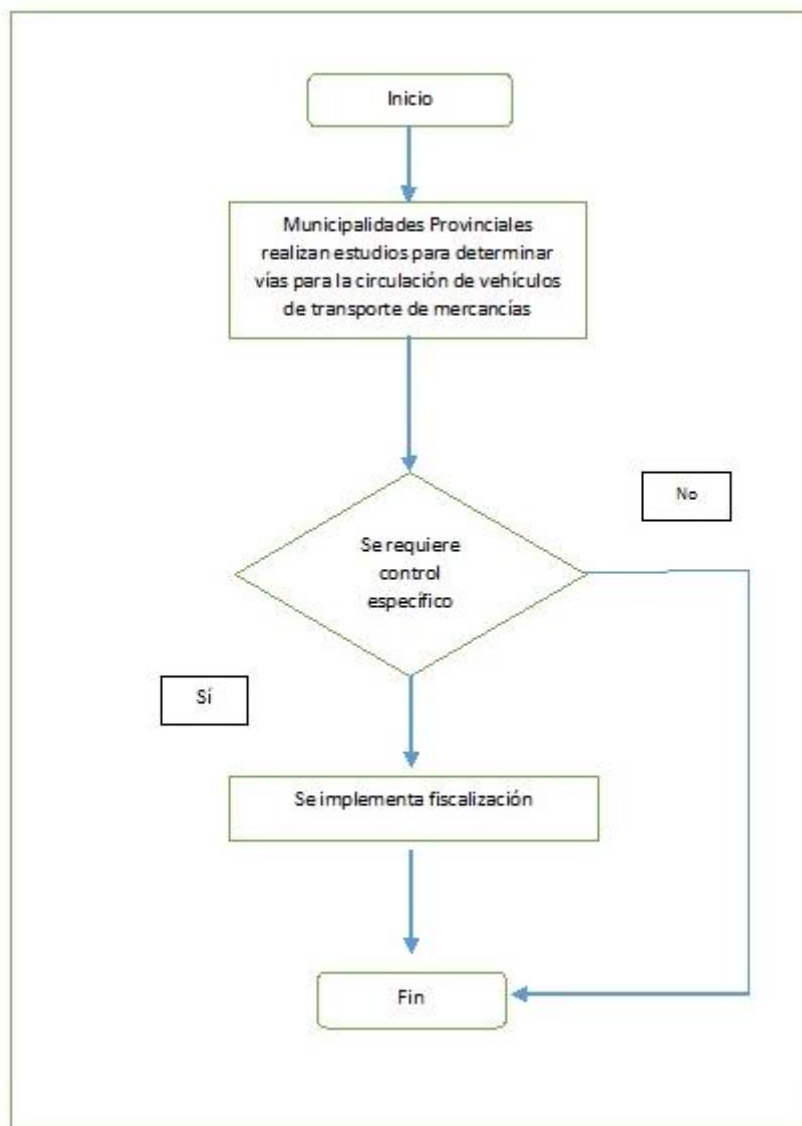


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0138

Los recursos proyectados para la actividad ya explicada reúnen únicamente recursos humanos de las municipalidades provinciales.

Actividad: Control de Circulación del transporte de carga en vías urbanas

Figura 34: Control de circulación del transporte de carga en vías urbanas



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

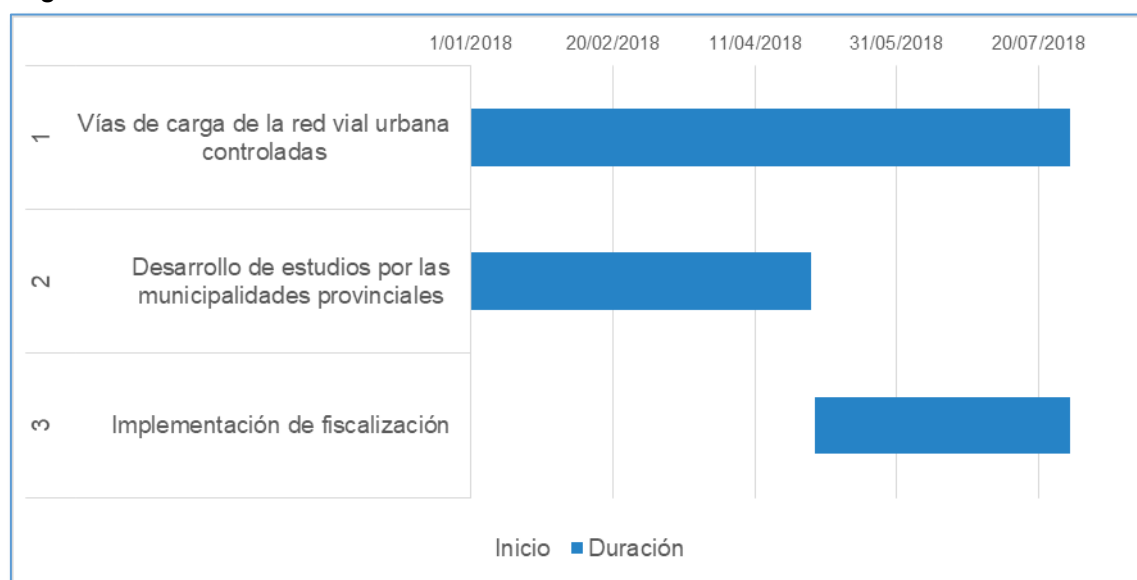
Para lograr lo ya detallado se deberá contar con la participación del MTC, en cuanto a su papel como ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre, y su capacidad de aprobar reglamentos y normativas de alcance nacional. De la Dirección general de transporte terrestre (DGTT) a quienes les compete proponer y ejecutar las políticas nacionales relacionadas con el transporte y tránsito terrestre.

De la Dirección de regulación y normatividad, quienes formulan proyectos de normas, reglamentos y otras disposiciones. De las municipalidades provinciales cuya competencia en la regulación del transporte de carga e identificación de las vías y rutas establecidas, son necesarias para el proyecto. Finalmente, la SUTRAN quien supervisa,

fiscaliza y sanciona a los titulares de los servicios de transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional y a los conductores habilitados para el servicio.

Todo este subproceso tiene programado una duración de aproximadamente 6 meses, iniciando con el control de las vías de carga de la red vial urbana y el desarrollo de estudios por las municipalidades provinciales, tal como lo muestra la siguiente figura:

Figura 35: Tiempo de duración del subproceso Control de circulación del transporte de carga en vías urbanas

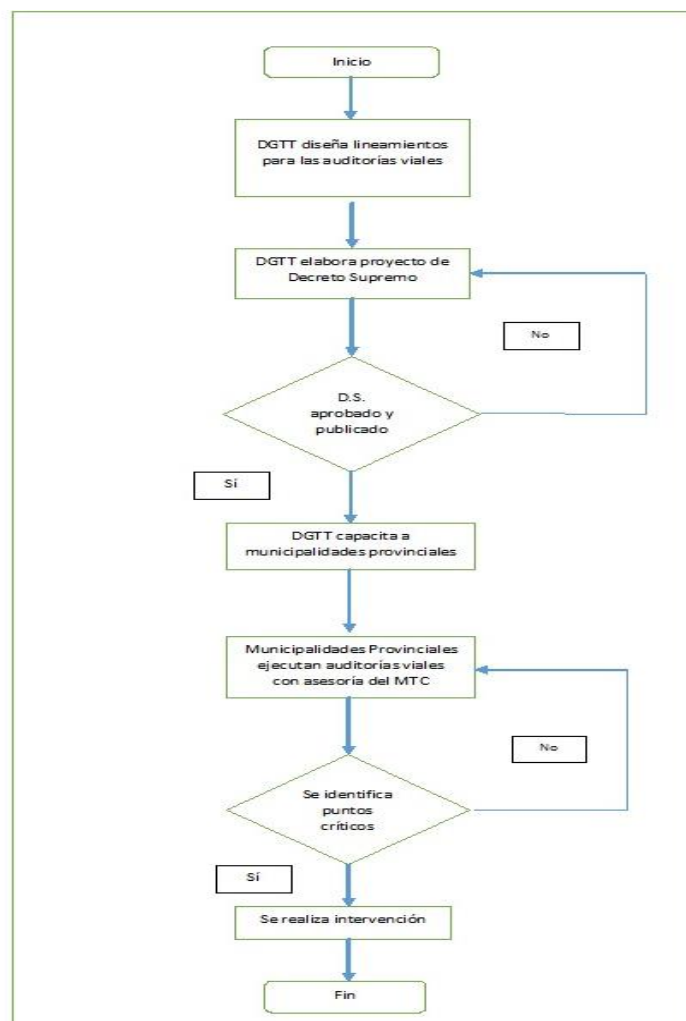


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Entre los insumos necesarios para el proyecto se cuenta los recursos humanos de las municipalidades provinciales para la fiscalización (inspectores) y sanción (gabinete), así como los sistemas inteligentes de control de tránsito.

Actividad: Auditorías de Seguridad Vial e intervenciones en puntos críticos

Figura 36: Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos



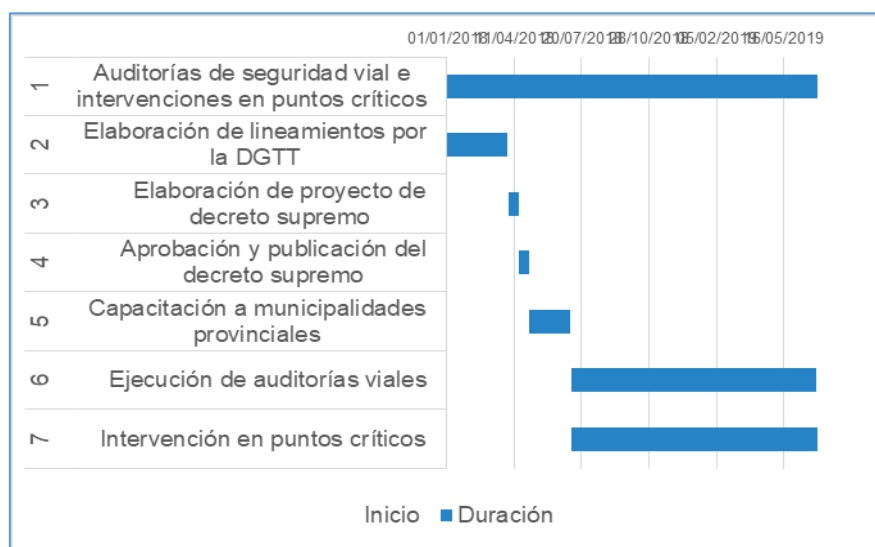
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los responsables para dicho subproceso son el MTC, como ente rector encargado de los reglamentos nacionales y las políticas sectoriales de alcance nacional. La DGTT responsable de proponer y ejecutar las políticas nacionales relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. La Dirección de Regulación y Normatividad, como unidad orgánica de la DGTT realiza la formulación de proyectos de normas, reglamentos, otras disposiciones y estudios de investigación.

Conjuntamente, la Dirección de Circulación y Seguridad Vial es responsable de realizar actividades de Seguridad Vial en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad Vial. Y las Municipalidades Provinciales se encargan de normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos, así como de regular el tránsito urbano de peatones y vehículos; adicionalmente, le corresponde instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción.

En tiempo planteado para el proyecto cubre 15 meses, iniciando en enero del 2018 y culminando en Mayo del 2019. Se inicia con las auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos, los cuales se mantienen hasta el final, así como con la elaboración de lineamientos por la DGTT.

Figura 37: Tiempo de duración del subproceso Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos.



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Para ello se requieren recursos humanos del MTC para la elaboración del diseño de los lineamientos y elaboración de normas vinculadas a las auditorías viales. Así mismo, se verá necesario los recursos financieros de las municipalidades provinciales.

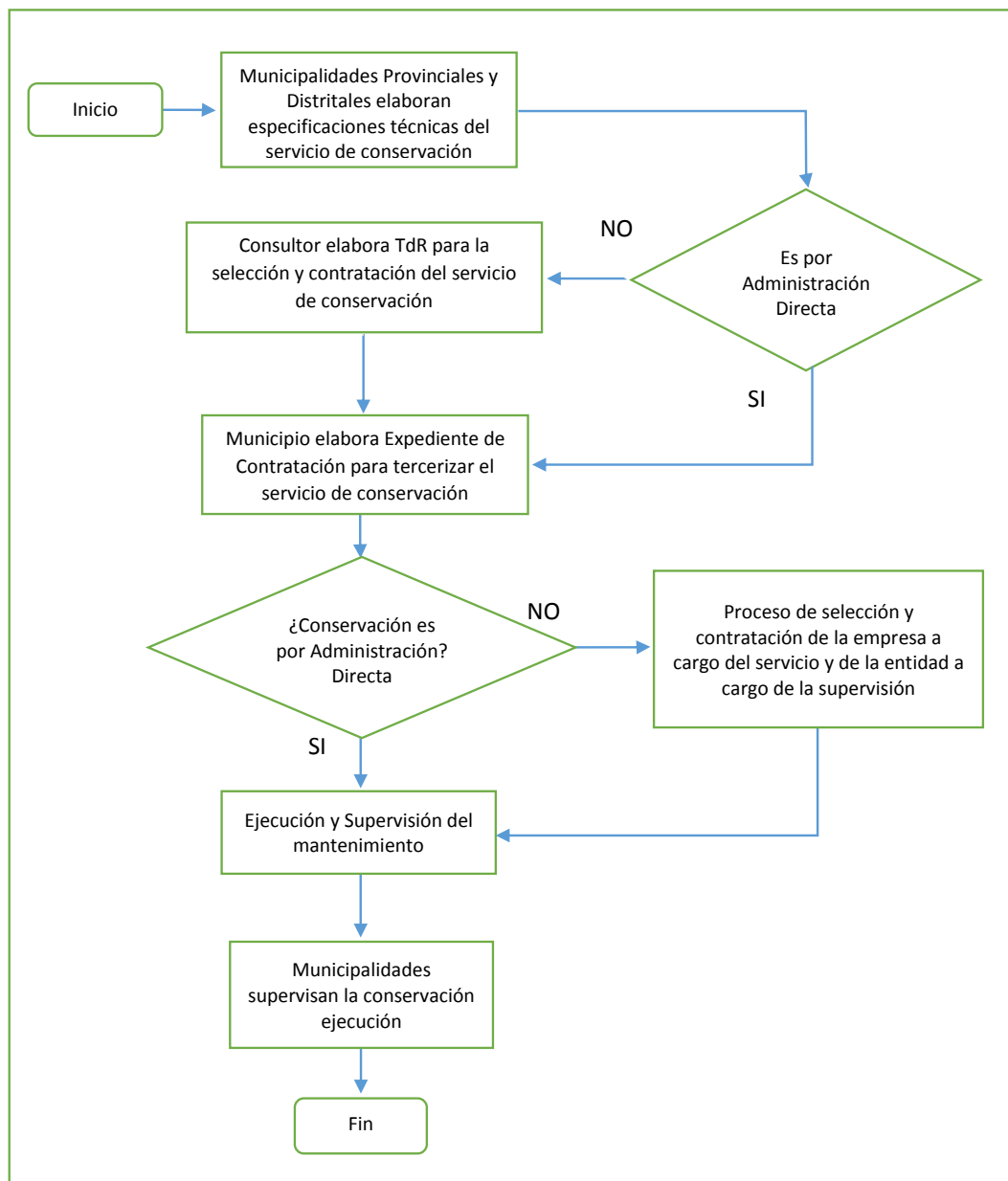
Producto 4. Infraestructura Urbana con Mantenimiento

Este producto está conformado por los siguientes subprocesos:

- Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada.
- Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada.
- Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado.
- Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado.
- Mantenimiento rutinario y periódico de las ciclovías.
- Mantenimiento de puentes urbanos.
- Prevención y atención de emergencias en la red vial urbana.
- Mantenimiento de la infraestructura peatonal (veredas, puentes, peatonales, paraderos, etc.)
- Inventario de la Red Vial Urbana

Actividad: Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada

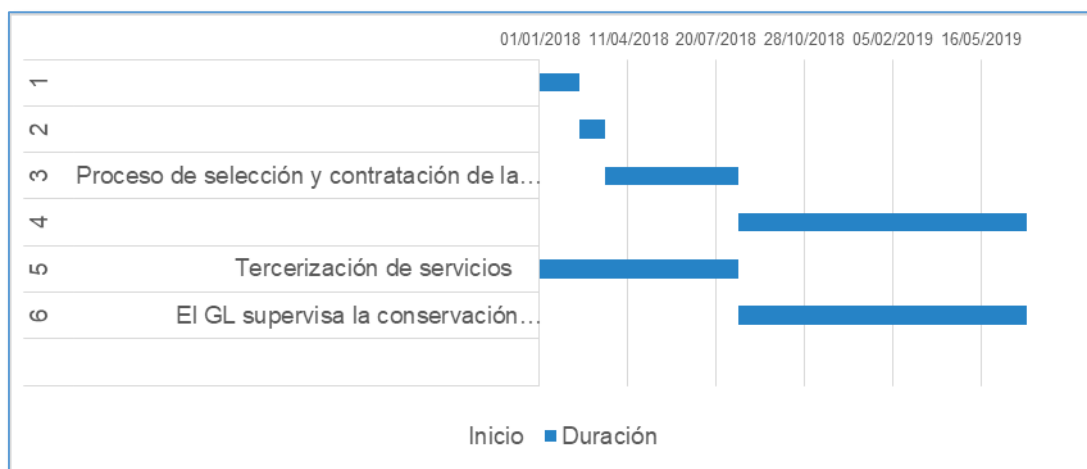
Figura 38: Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los responsables, por su parte, son los gobiernos locales (municipalidades provinciales y distritales), quienes se encargan de formular y aprobar la política local de infraestructura vial, bajo los lineamientos de la política nacional y regional. En el caso que el gobierno local no realice una administración directa, se contrata a un consultor que se encarga de elaborar el expediente técnico necesario para la conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada para, posteriormente, otro tercero (contratista), cumpla el rol ejecutor por encargo del gobierno local.

Figura 39: Tiempo de duración del subproceso Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada

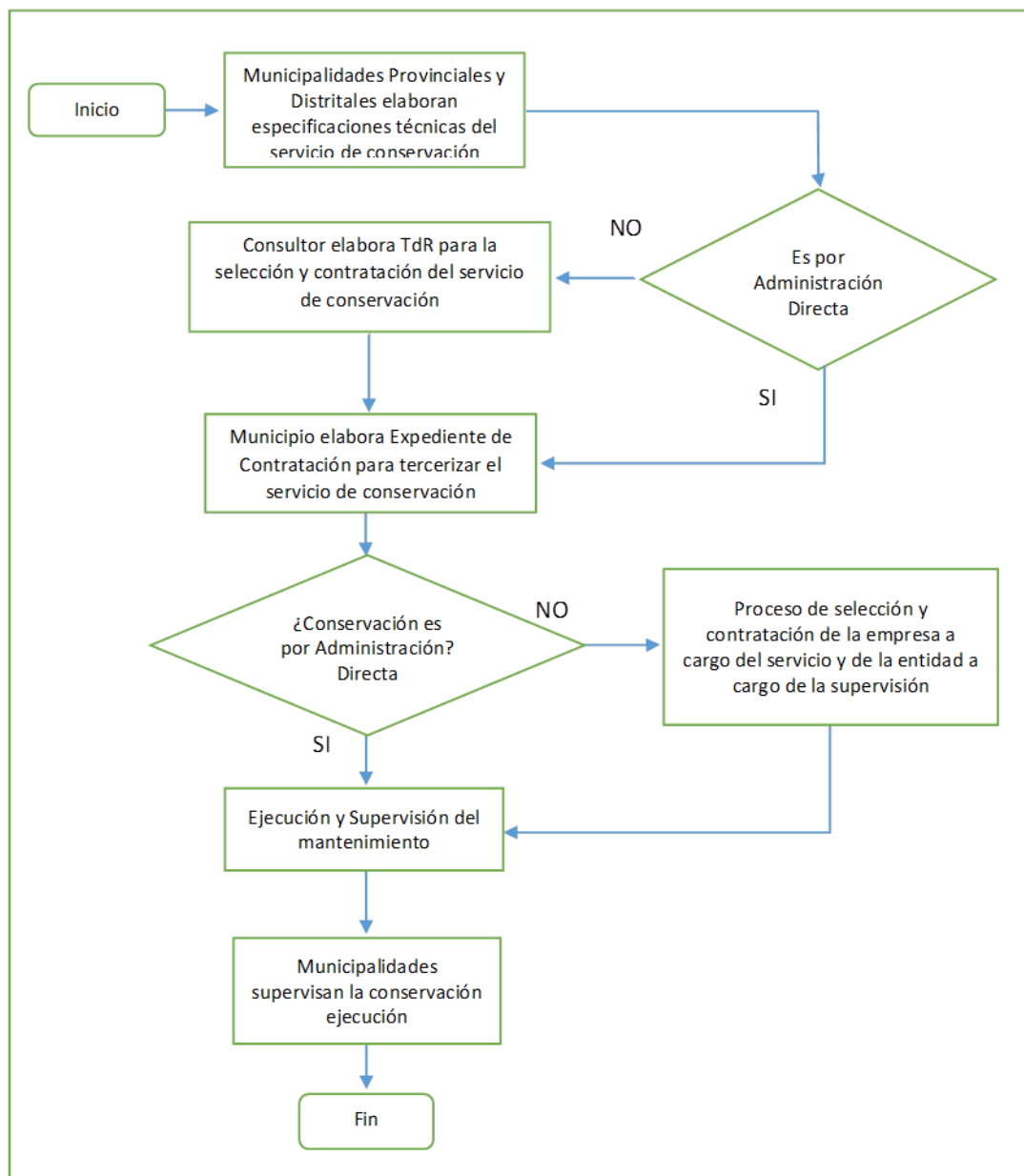


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Todo el subproceso, tal como lo muestra el diagrama, inicia con la elaboración del TDR para la contratación del servicio hasta que los Gobiernos Locales supervisen la conservación ejecutada por el tercero, en un periodo de aproximadamente de 5 meses.

Actividad: Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada

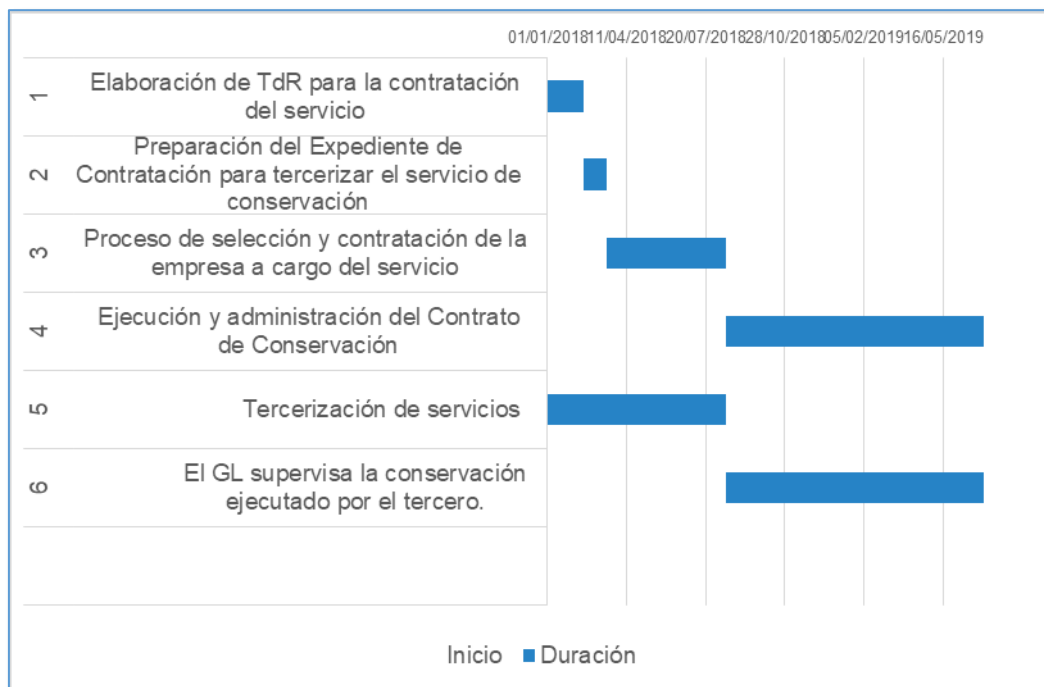
Figura 40: Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los responsables de este subproceso son los Gobiernos Locales (Municipalidades provinciales y distritales), como encargado de formular y aprobar la política local respecto a la infraestructura vial, de conformidad con la política nacional y regional. En caso el GL no realice una administración directa, se encarga la elaboración de un expediente técnico para la conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada para que el contratista (tercero) cumpla el rol de ejecutor de la conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada.

Figura 41: Tiempo de duración del subproceso Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada

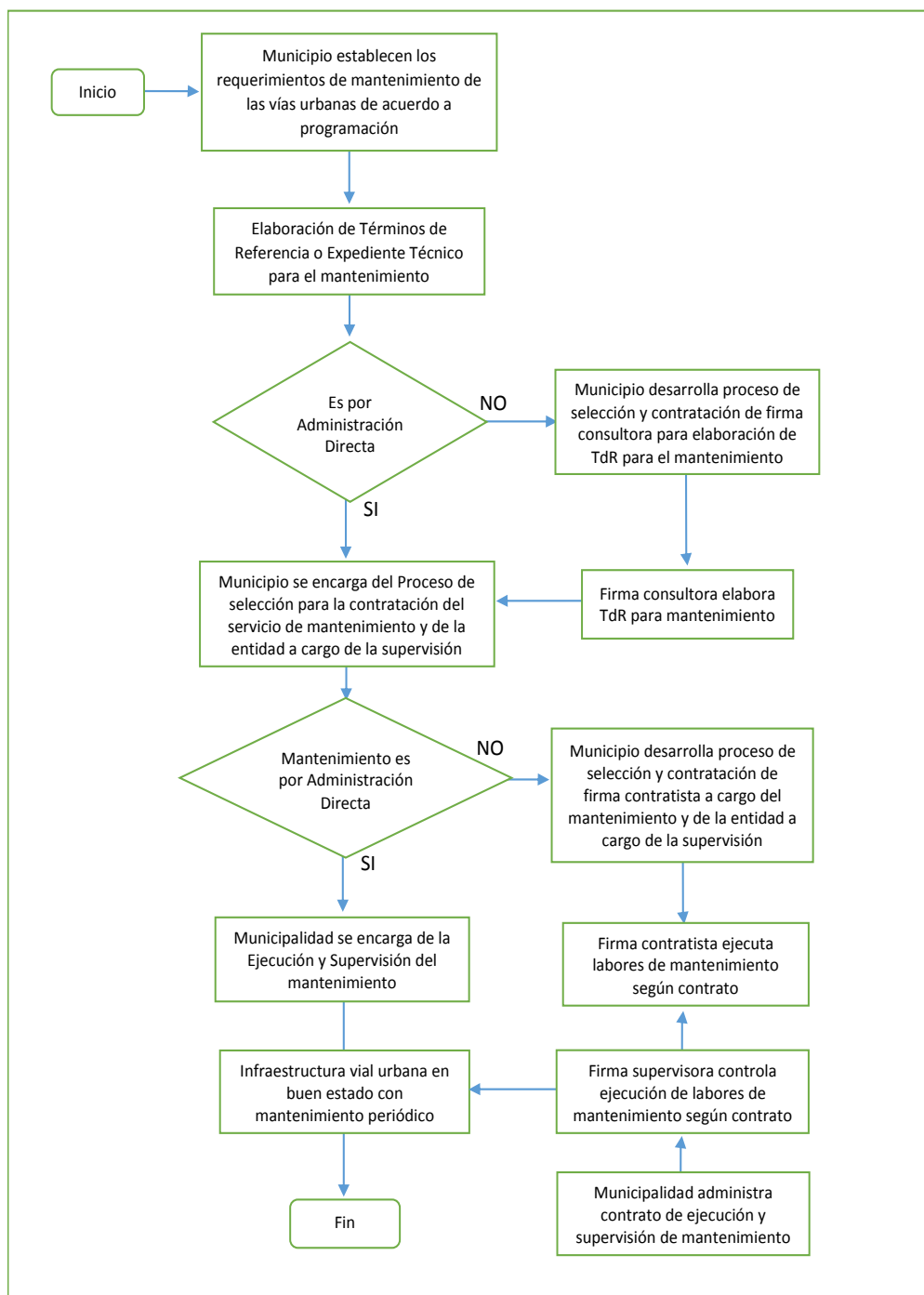


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Como podemos observar en el diagrama, el tiempo promedio del subproceso es de 16 meses, tal y como lo muestra el diagrama, se inicia con la elaboración del TDR para la contratación del servicio y culmina cuando el GL supervisa la conservación ejecutado por el tercero.

Actividad: Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado

Figura 42: Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado

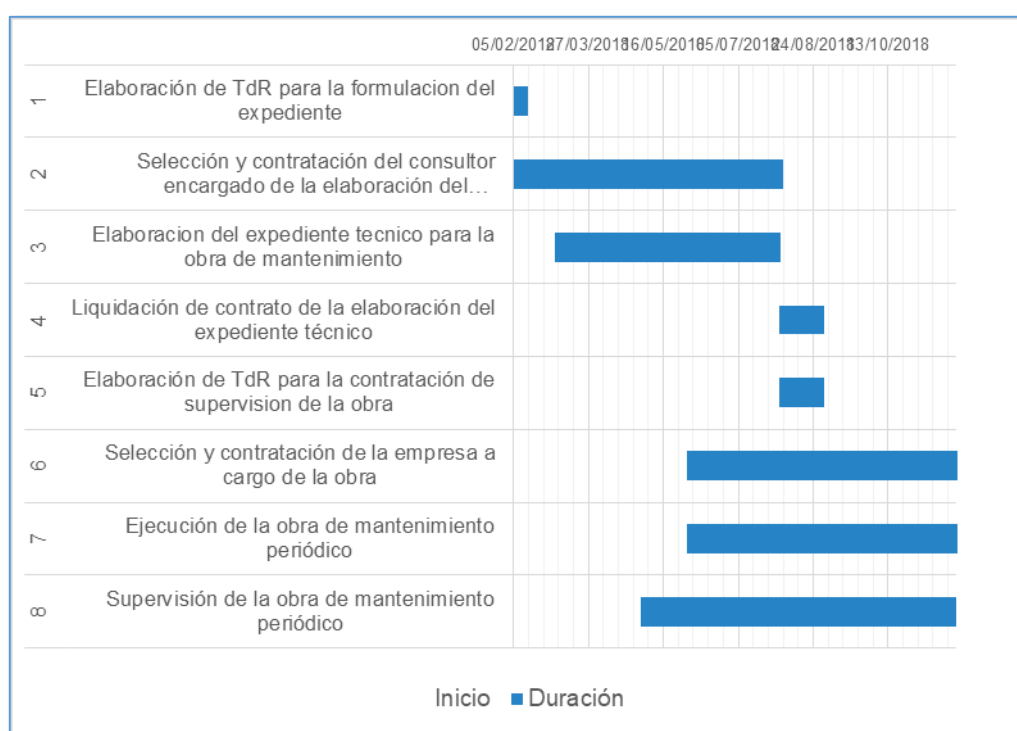


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los involucrados para el subproceso son gobiernos locales y terceros. Los gobiernos locales (municipalidades provinciales y distritales) a razón de sus subgerencias de obras públicas o la gerencia de transporte urbano, quienes tienen competencia sobre la red vial urbana. Así mismo, se contará la participación de terceros tales como consultores y contratistas, el primero se encargará de elaborar el expediente técnico necesario para el mantenimiento periódico de las vías urbanas, y el segundo, cumple el rol ejecutor del mantenimiento periódico de las vías urbanas, por encargo del Gobierno Local.

El tiempo plantea transcurre entre comienzos del 2018 y culmina para octubre del 2018. Se dará el inicio con la elaboración del TDR para la formulación del expediente, actividad que no tomará más de un mes. Al mismo tiempo se inicia con la selección y contratación del consultor encargado de la elaboración del mantenimiento, lo cual llevará hasta Julio-aproximadamente.

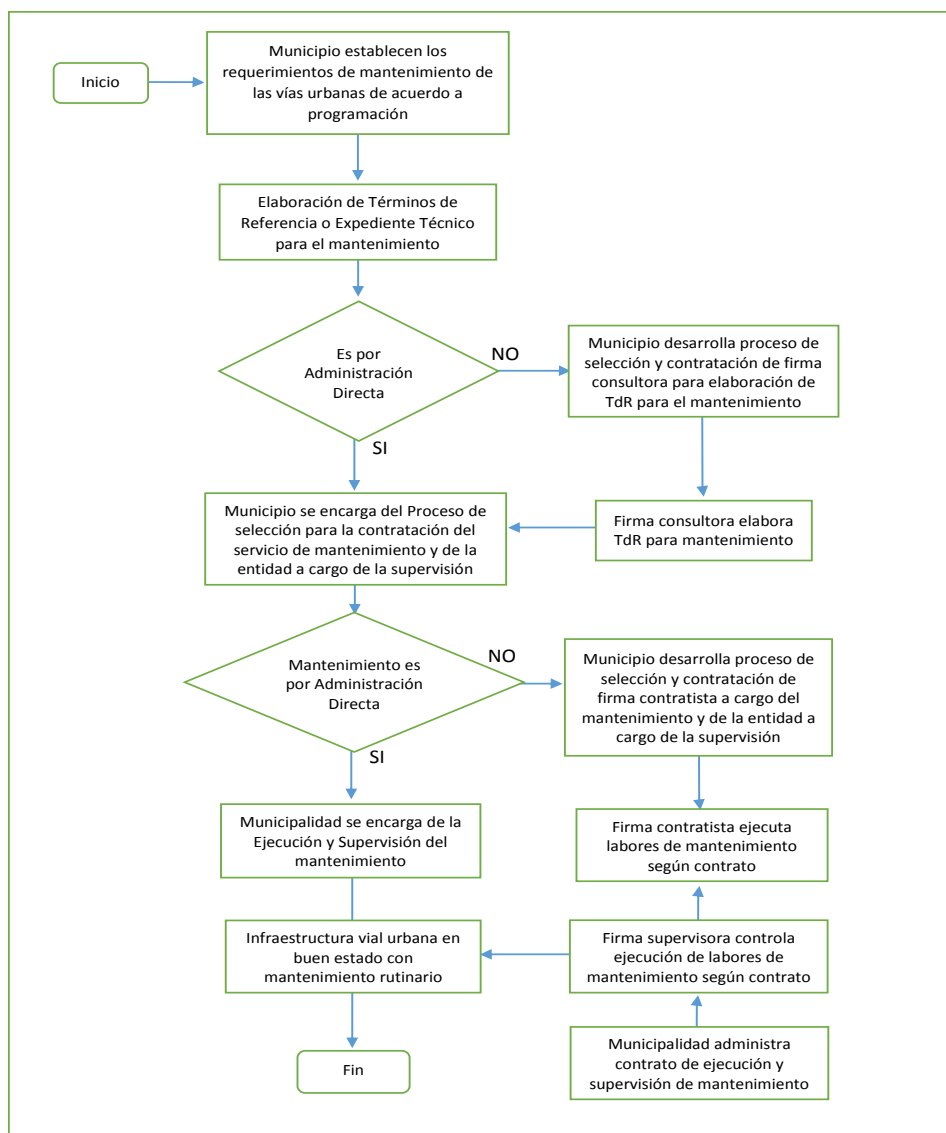
Figura 43: Tiempo de duración del subproceso Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Entre los insumos mencionados para el subproyecto se destaca la mano de obra, el equipo y materiales a cargo del contratista.

Figura 44: Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado

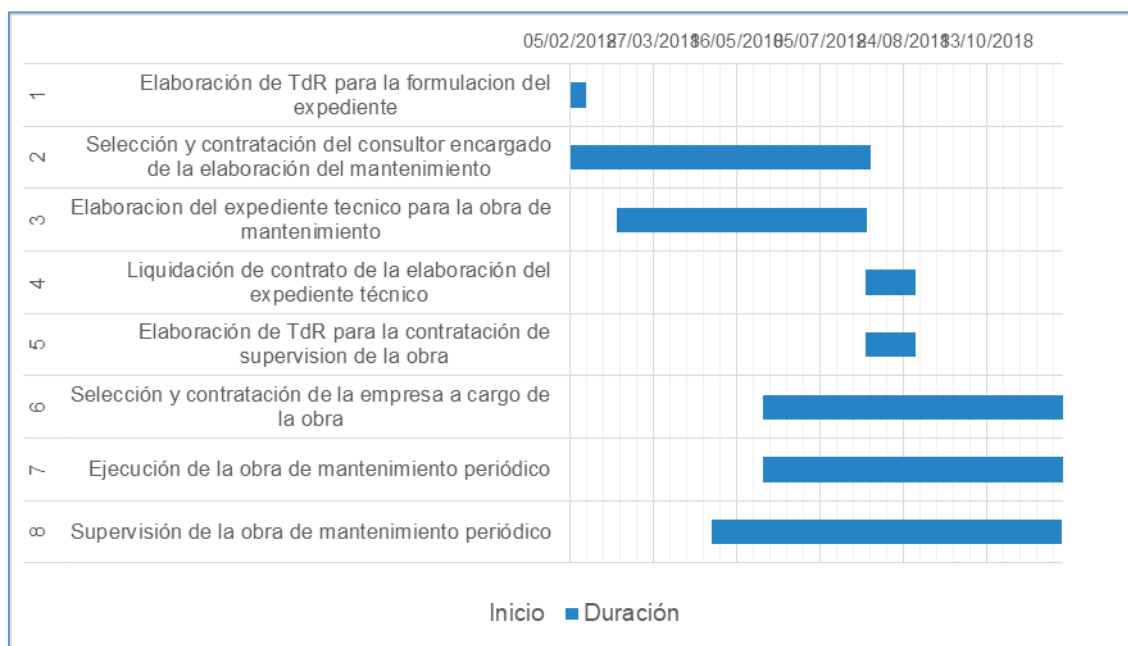


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

En cuanto a la organización de la actividad se contará con los gobiernos locales, municipalidades provinciales y distritales, y terceros.

Por otro lado, en cuanto al tiempo planteado para la actividad, se plantea aproximadamente ocho meses. Iniciando en Febrero con la elaboración del TdR para el expediente, lo cual no tomará más de un mes, asimismo se iniciará a su par la selección y contratación del consultor encargado de la elaboración el mantenimiento. Ya como procesos finales, se ejecutará la selección y contratación de la empresa encargada para la obra, la ejecución de la obra de mantenimiento periódico y su supervisión

Figura 45: Tiempo de duración del subproceso Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado

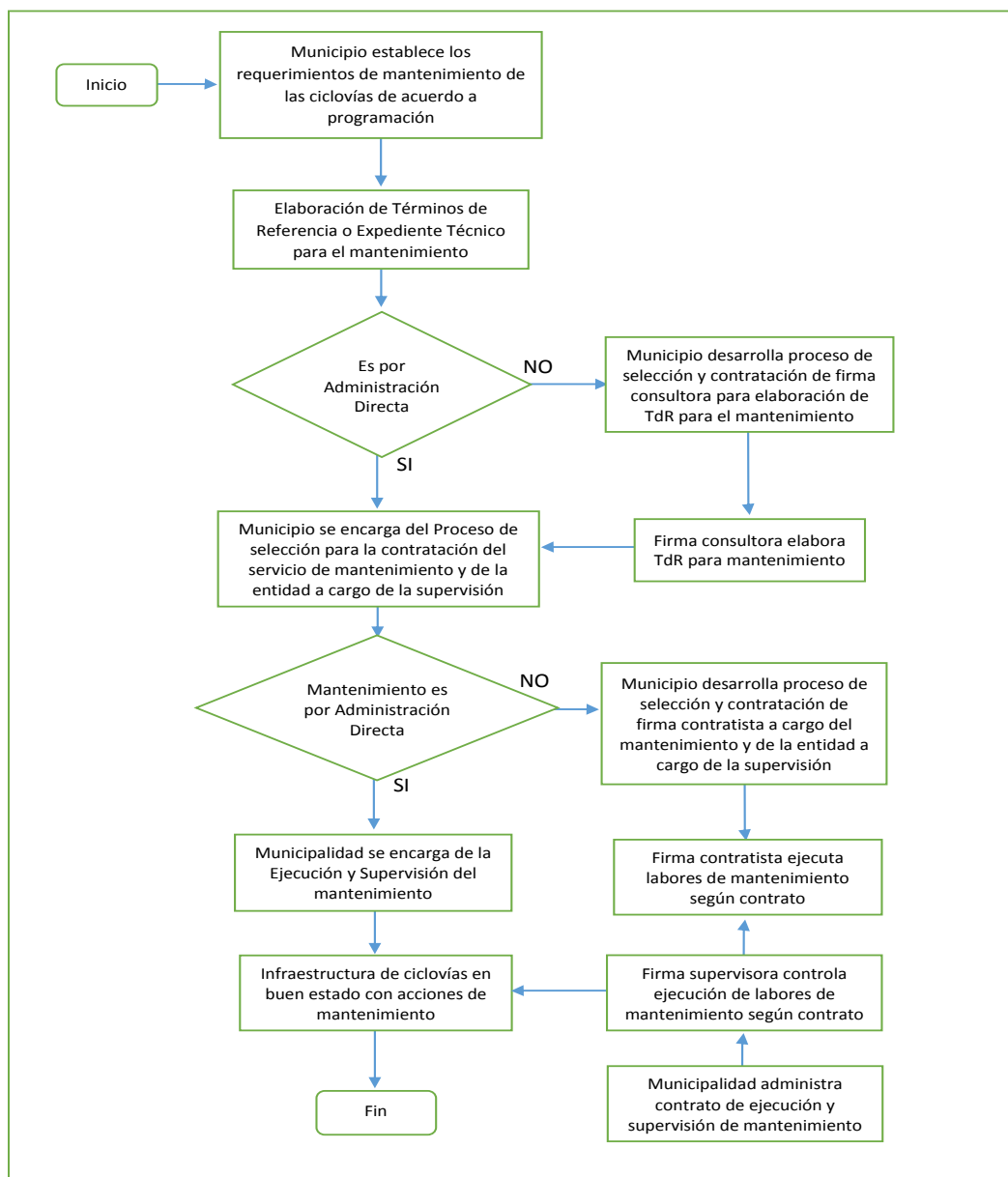


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

En cuanto a los insumos planteados para dicha actividad, se cuenta con la mano de obra, equipo y materiales a cargo del contratista.

Actividad: Mantenimiento rutinario y periódico de las Ciclovías

Figura 46: Mantenimiento rutinario de las ciclovías



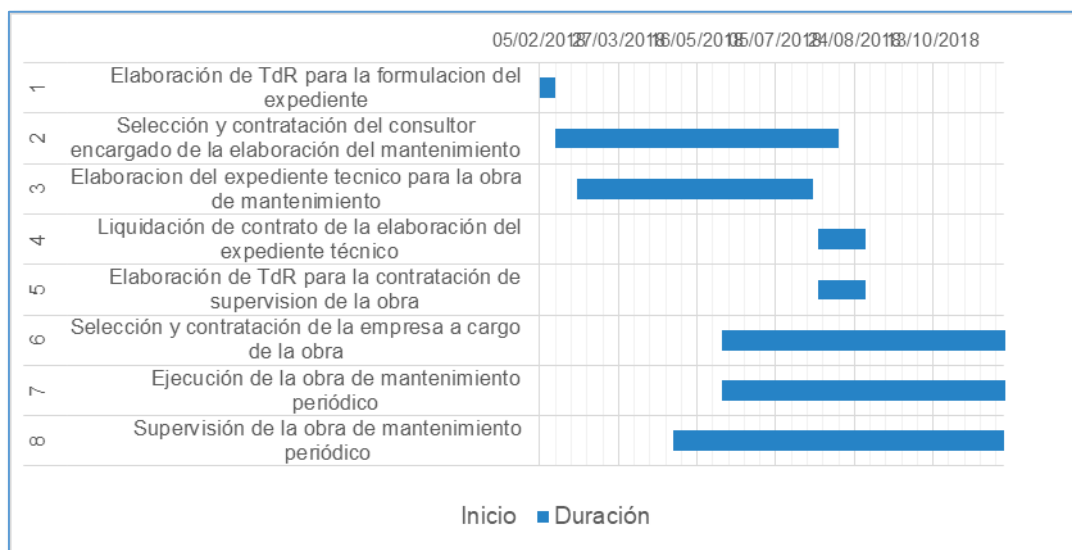
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los responsables del mantenimiento son: los gobiernos locales y terceros (consultor y contratista) Los gobiernos locales en cuanto a sus subgerencias o gerencias con incidencia en el transporte urbana y las obras públicas. Por otro lado, los terceros en cuanto a su expertise en la elaboración del expediente técnico para el mantenimiento de las Ciclovías (consultor) y su papel como ejecutor en el mantenimiento (contratista)

El tiempo planteado va desde febrero del 2018 hasta octubre del mismo año, siendo un total de ocho meses. La primera sub actividad será la elaboración del TdR, ya

posteriormente se enfocarán en actividades como la selección y contratación del consultor, la elaboración del expediente técnico, etc.

Figura 47: Tiempo de duración del subproceso Mantenimiento rutinario y periódico de ciclovías

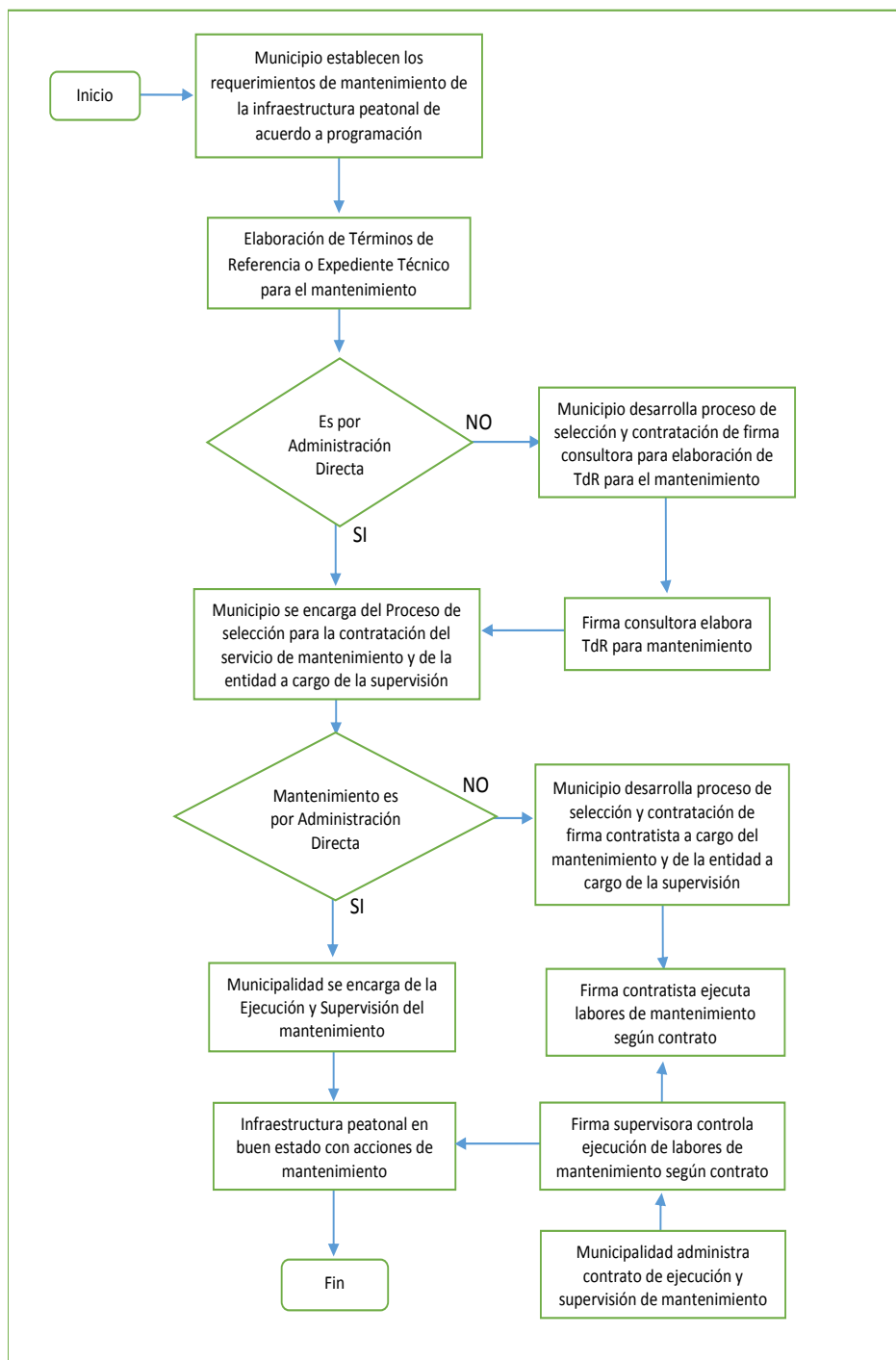


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Entre los insumos necesarios se encuentra la mano de obra, equipos y materiales a cargo del contratista.

Actividad: Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc)

Figura 48: Mantenimiento de la infraestructura peatonal



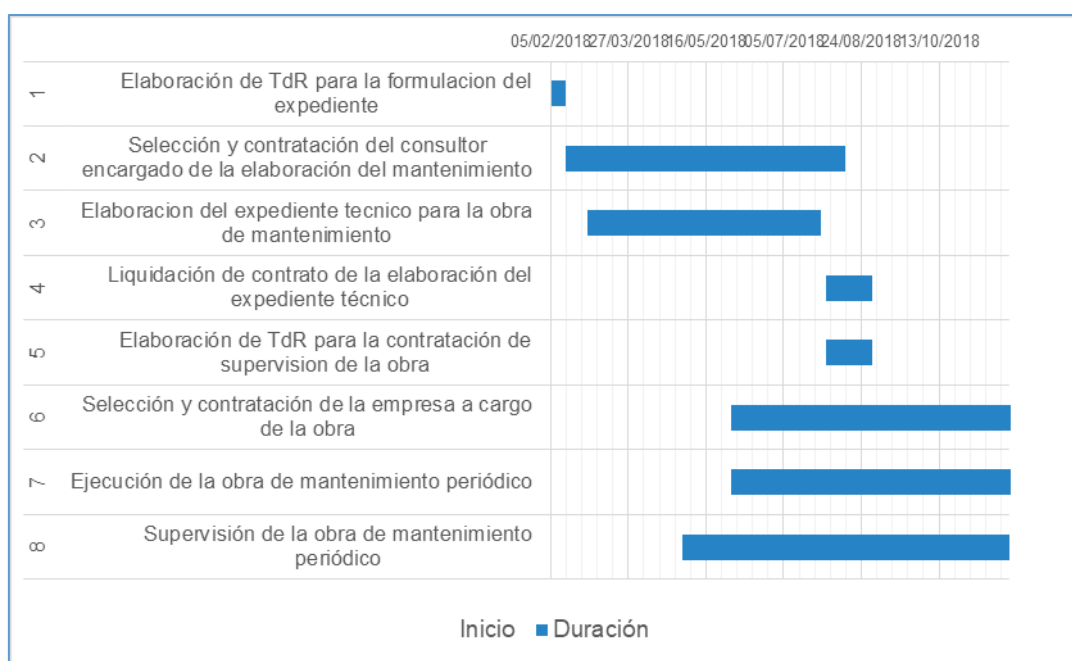
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los responsables del mantenimiento son: los gobiernos locales y terceros (consultor y contratista) Los gobiernos locales en cuanto a sus subgerencias o gerencias con

incidencia en el transporte urbana y las obras públicas. Por otro lado, los terceros en cuanto a su expertise en la elaboración del expediente técnico para el mantenimiento de las Ciclovías (consultor) y su papel como ejecutor en el mantenimiento (contratista)

El tiempo proyectado comprende ocho meses, al igual que las demás actividades de mantenimiento. Además, los recursos requeridos responden a la mano de obra, equipos y materiales a cargo del contratista.

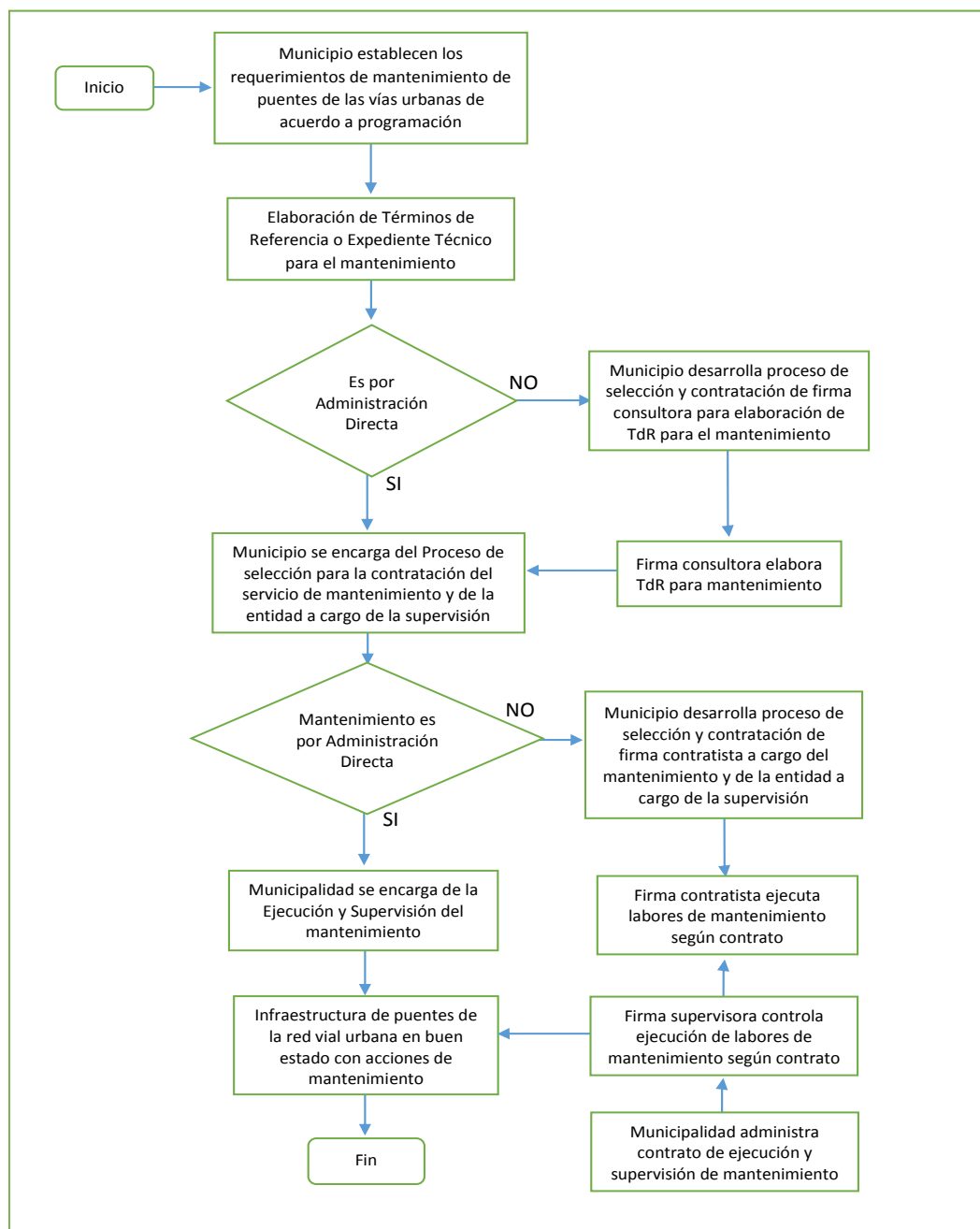
Figura 49: Tiempo de duración del subproceso Mantenimiento de infraestructura peatonal



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Actividad: Mantenimiento de Puentes Urbanos

Figura 50: Mantenimiento de puentes urbanos

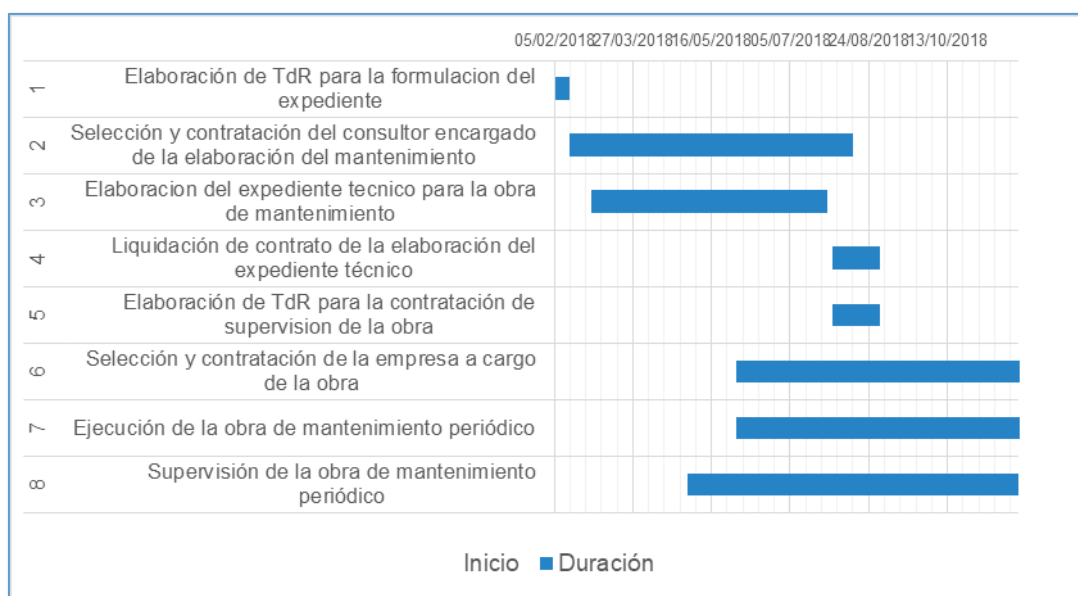


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los responsables del mantenimiento son: los gobiernos locales y terceros (consultor y contratista) Los gobiernos locales en cuanto a sus subgerencias o gerencias con incidencia en el transporte urbana y las obras públicas. Por otro lado, los terceros en cuanto a su expertise en la elaboración del expediente técnico para el mantenimiento de las Ciclovías (consultor) y su papel como ejecutor en el mantenimiento (contratista)

Los insumos necesarios son mano de obra, equipo y materiales a cargo del contratista. El tiempo del subproceso de mantenimiento de puentes urbanos dura aproximadamente 10 meses, tal como se observa en la siguiente figura:

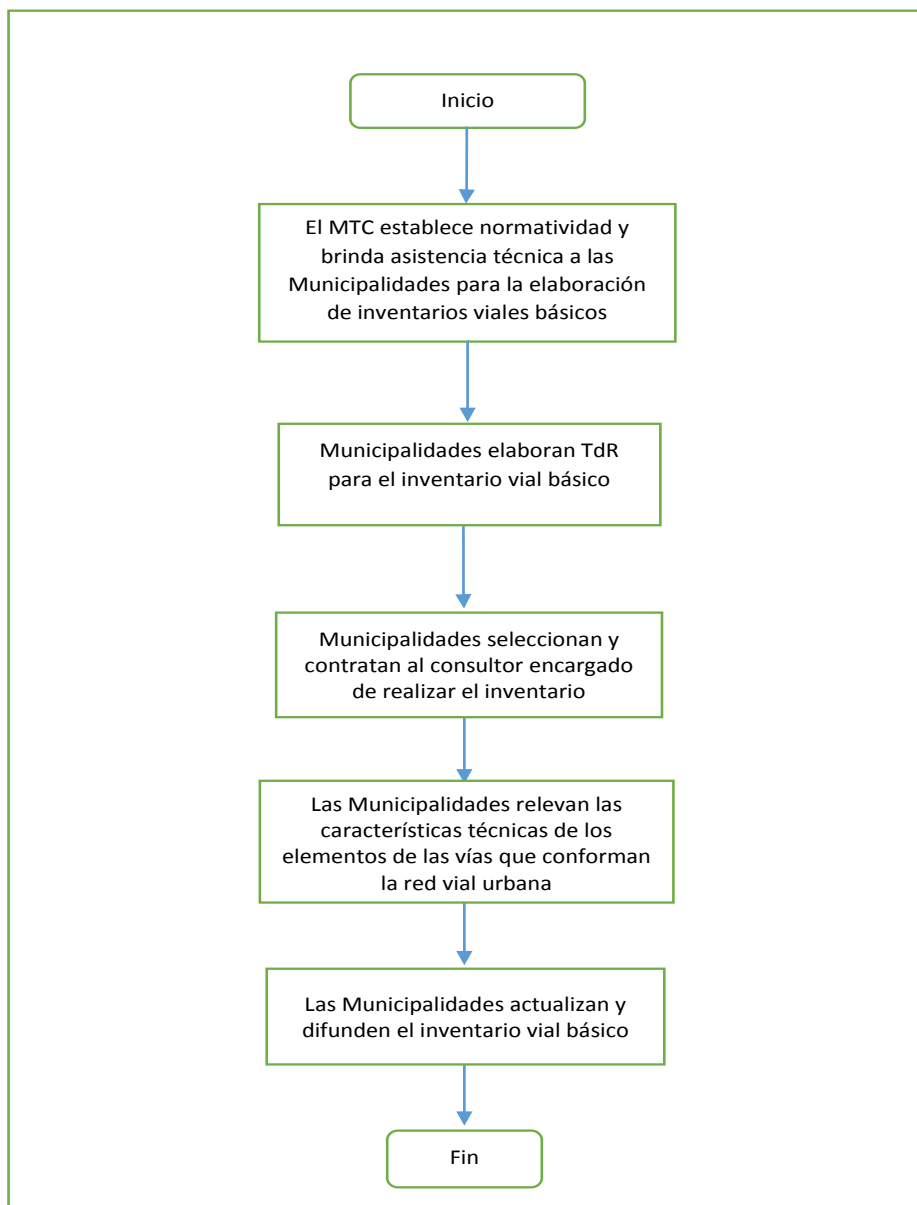
Figura 51: Tiempo de duración del subproceso Mantenimiento de puentes urbanos



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Actividad: Inventario de la Red Vial Urbana

Figura 52: Inventario de la red vial urbana

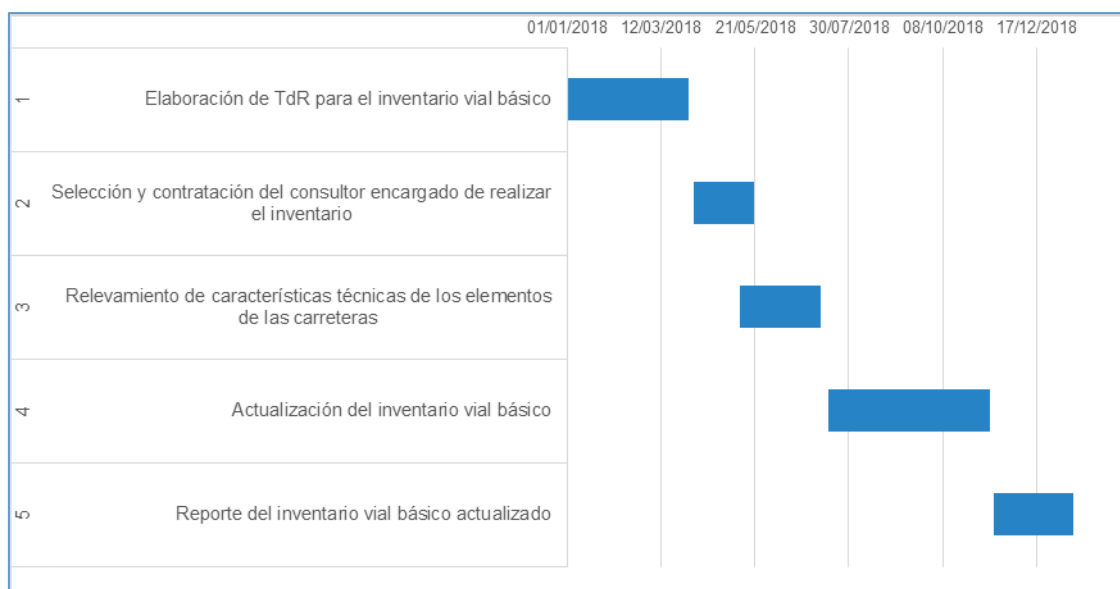


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los responsables de la actividad serán, en primera instancia las Municipalidades Provinciales y Distritales, quienes a través de las subgerencias de obras públicas o la gerencia de transporte urbano, son las responsables de mantener actualizado el inventario vial básico de la red vial urbana de sus jurisdicciones. A su vez, un segundo responsable es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en su calidad de ente rector del tránsito y transporte terrestre desarrolla la normatividad y asistencia técnica a las Municipalidades con el fin de que se implemente el Inventario de la red vial urbana.

El tiempo proyecto para el desarrollo de la actividad va de enero del 2018 a diciembre del mismo año, como se distingue en el presente gráfico:

Figura 53: Tiempo de duración del subproceso Inventario de la red vial urbana

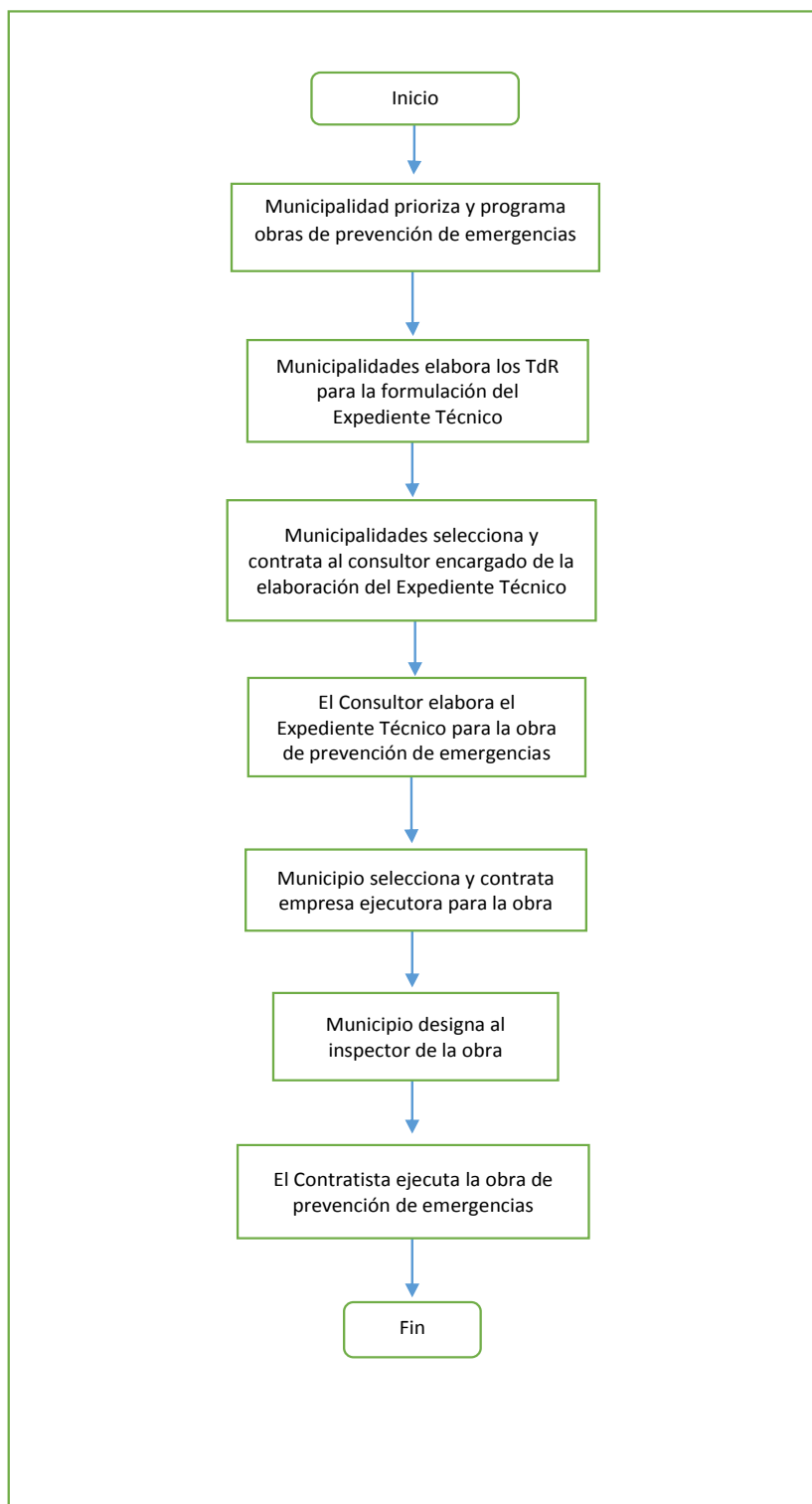


Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Los insumos necesarios para la actividad serán mano de obra, equipos y materiales pertinentes.

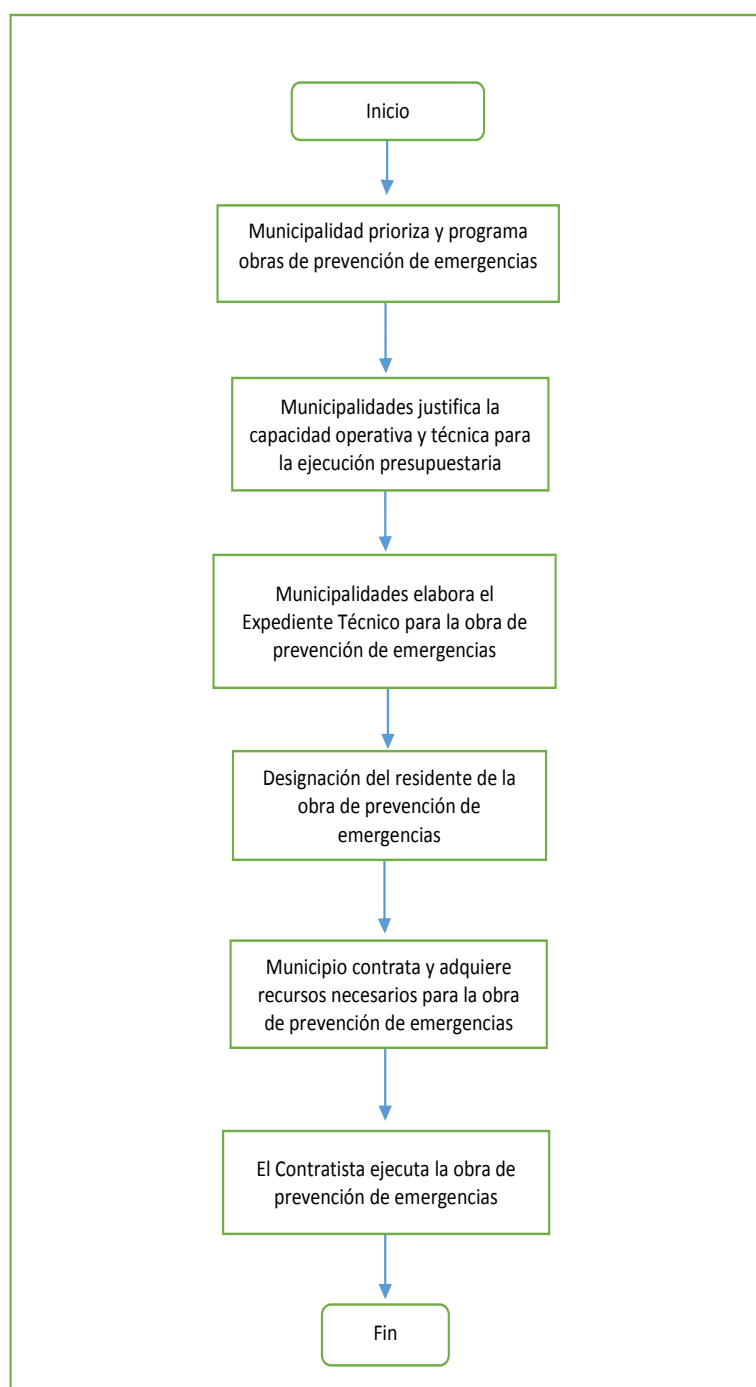
Actividad: Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana

Figura 54: Prevención por contrata y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Figura 55. Prevención por ejecución presupuestaria directa y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana



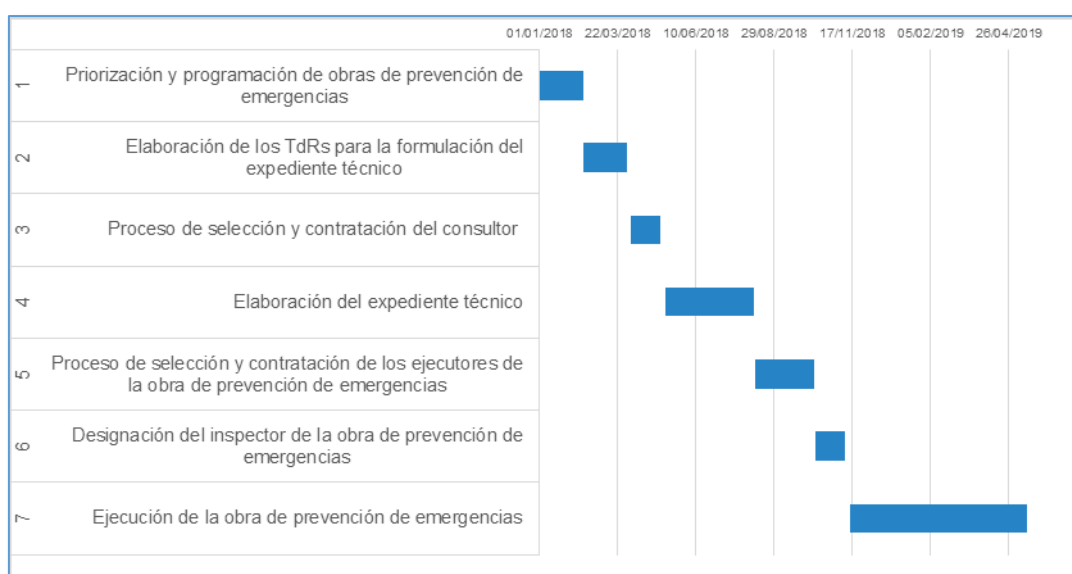
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Como responsables de la actividad se encontrarán el MTC, en su papel de rector en materia de transporte y tránsito terrestre, lo cual avoca a su capacidad de desarrollar normativas y fortalecer las competencias de las municipalidades con el fin de implementar lo que sea necesario para la actividad ya planteada. Siguiendo esta línea, otro actor reconocido son las municipalidades provinciales y distritales, tomando en

cuanto su competencia sobre la red vial urbana. Y finalmente, el tercero que es el contratista, quien cumple el rol ejecutor en las intervenciones de prevención y emergencia de la red vial urbana.

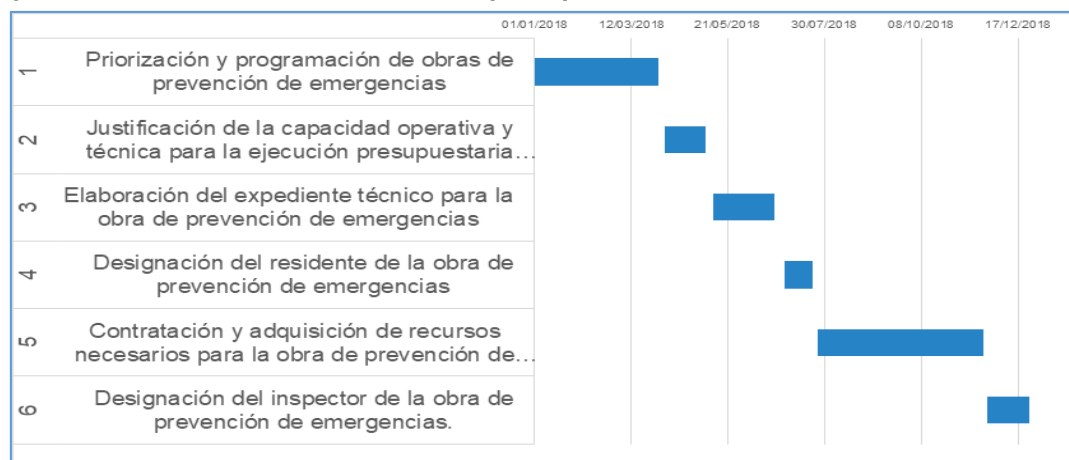
La lista de insumos planteada comprende recursos humanos, bienes y servicios de consumo, equipos de cómputo, mobiliario, etc. En cuanto al tiempo planteado, los siguientes gráficos señalarán el proceso tomando en cuenta tanto la Prevención en puntos críticos, así como la atención de emergencias.

Figura 56. Tiempo de duración del subproceso Prevención de puntos críticos por contrata



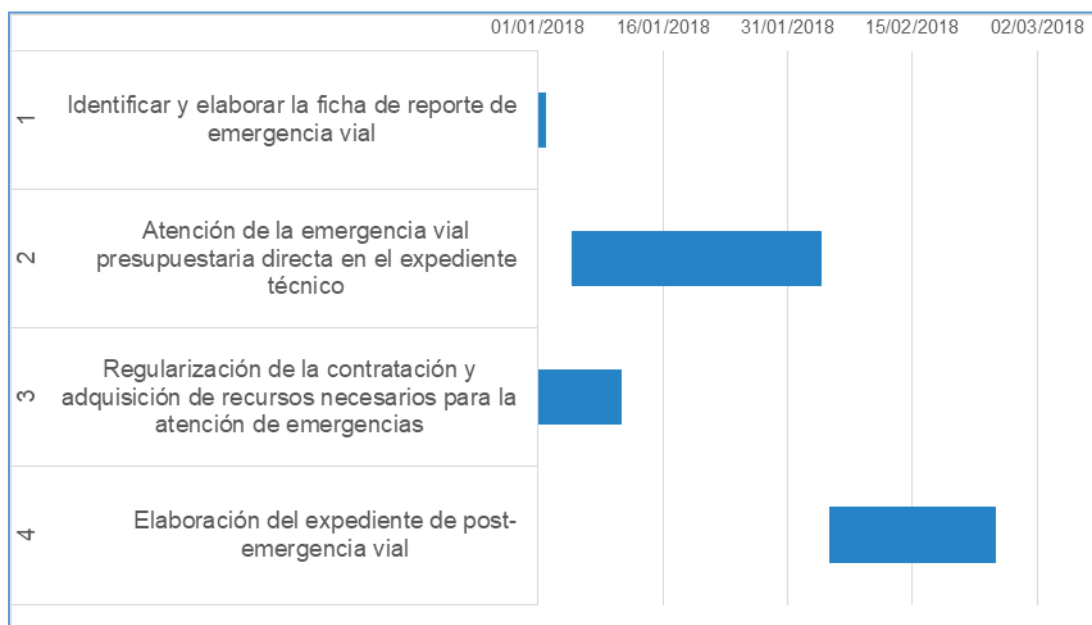
Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Figura 57: Tiempo de duración del subproceso Prevención de puntos críticos por ejecución presupuestaria directa



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Figura 58: Tiempo de duración del subproceso Atención de emergencia



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Anexo 2, PP0148

Análisis usando la herramienta PEPSU

A continuación, la siguiente tabla contiene el análisis según la herramienta PEPSU, como se puede observar la mayoría de los procesos cumplen con los cinco elementos.

Tabla 40: Análisis de Procesos del PP0138 según la Herramienta PEPSU

PP0138					
Proceso	Elementos PEPSU				
	Proveedor	Entradas	Proceso	Salidas	Usuario
Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores	No cumple	Si cumple*	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad 5003427: Emisión De Licencias De Conducir De Clase A	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad 5003428: Emisión De Licencias De Conducir De Vehículos Menores	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Producto 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple*
Actividad 5001483: Inspección de Seguridad Vial	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple*
Actividad 5001484: Auditoría de Seguridad Vial	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad 5001486: Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Actividad 5001485: Elaboración de normas o manuales en Seguridad Vial	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple

PP0138					
Proceso	Elementos PEPSU				
	Proveedor	Entradas	Proceso	Salidas	Usuario
Producto 3000143: Usuario con mayor conocimiento de seguridad vial	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple*
Actividad 5001487: Capacitación en seguridad con mayor conocimiento vial a conductores infractores	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple*
Actividad 5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en Seguridad Vial	No cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad 5001490: Capacitación a especialistas en Seguridad Vial	Si cumple	Si cumple*	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad 5001488: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre Seguridad y Educación Vial	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple

A continuación, se detallan los problemas encontrados a partir del análisis descrito anteriormente:

- Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores: En cuanto a las entradas se definen los materiales, información o documentos que sirven para el proceso. Estos pueden ser la normativa establecida y el requisito de ser mayor de edad. No obstante, se podría llegar a un nivel más alto de especificidad. Además, no se menciona el tiempo de duración de este macro proceso.
- Producto 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial: No se identifica el tiempo de duración de cada actividad/acción que forman parte del macro proceso.
- Actividad 5001483: Inspección de Seguridad Vial: Respecto a los usuarios, se señala que está dirigido a un número amplio y diverso de grupos poblacionales. Siguiendo esa línea, se podría establecer factores y/o características que ayuden delimitar a los usuarios que reciben este producto.
- Actividad 5001486: Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes: Respecto a los usuarios, no se establece la población usuaria.
- PRODUCTO 3000143: Usuario con mayor conocimiento de seguridad vial: No se identifica el tiempo de duración de cada actividad/acción que forman parte del macroproceso.
- Actividad 5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en Seguridad Vial: No se identifica el tiempo de duración de cada actividad/acción que forman parte del proceso.
- Actividad 5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en Seguridad Vial: Respecto al proveedor, no queda claro cuáles son los insumos que brinda cada actor y cuáles son los documentos generados o transformados del proceso.

- Actividad 5001490: Capacitación a especialistas en Seguridad Vial: En cuanto a las entradas se definen los materiales, información o documentos que sirven para el proceso. En esta actividad no se detallan.

Tabla 41: Análisis de Procesos del PP0148 según la Herramienta PEPSU

PP0148					
Proceso	Elementos Pepsu				
	Proveedor	Entradas	Proceso	Salidas	Usuario
Producto 1: Control del parque automotor en vías urbanas					
Actividad: Sistema de certificación y homologación vehicular	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Actividad: Fiscalización a los Centro de Inspección	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Actividad: Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Producto 2: Gestión eficiente del tránsito					
Actividad: Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable	Si cumple	No cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Actividad: Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Actividad: Auditorías de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento					
Actividad: Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada.	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Actividad: Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Actividad: Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado.	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad: Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado.	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad: Mantenimiento rutinario y periódico de las ciclovías.	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad: Mantenimiento de puentes urbanos.	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad: Prevención y atención de emergencias en la red vial urbana.	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple
Actividad: Mantenimiento de la infraestructura peatonal (veredas, puentes, peatonales, paraderos, etc.)	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple
Actividad: Inventario de la Red Vial Urbana.	Si cumple	Si cumple	Si cumple	Si cumple	No cumple

Los problemas encontrados en los procesos del PP0148 según las herramientas PEPSU:

- Para las actividades de los Productos “Control del parque automotor en vías urbanas” y “Gestión eficiente del tránsito”: No se detalla los usuarios.
- En el Producto 2- Actividad: Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable: En cuanto a las entradas no se definen los materiales, información o documentos que sirven para el proceso.
- Para el Producto 4: Las actividades “Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada.”, “Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada”, “Prevención y atención de emergencias en la red vial urbana.” y “Inventario de la Red Vial Urbana”: No se detalla los usuarios.

A modo de conclusión, podemos identificar preliminarmente, que en algunos casos los responsables de la entrega de bienes y servicios se encuentran en los tres niveles de gobierno y tienen funciones similares. Por otro lado, respecto a los recursos que requiere cada subproceso, se puede evidenciar que no se especifica la cantidad.

Respecto a la identificación de los inputs y los output se encuentran en los macroprocesos y los subprocesos. No obstante, los productos carecen de diagramas que esbocen el tiempo del proceso.

Un punto importante es que los responsables son clasificados según su nivel de gobierno; por lo cual, se puede identificar, en algunas actividades, quienes operan en el ámbito urbano. Otro aspecto a considerar es el de los usuarios (internos y externos), en muchos subprocesos no se encuentran debidamente identificados

2.4. AFILIACIÓN DE BENEFICIARIOS (CONTENIDO 12)

En esta sección se presentan los beneficiarios de los bienes y servicios del Programa Presupuestal 0138 y 0148, describiendo los criterios para definirlos incluyendo a la oficina responsable y los instrumentos para su registro.

Criterios de focalización del Programa Presupuestal 0138

Según el anexo 02 del PP0138, en lo que refiere a transporte terrestre se señala que es de intervención universal, es decir, que busca atender al total de población a nivel nacional, razón por la cual no existen criterios para definir la población beneficiaria. Sin embargo, en el caso del Producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”, como se busca capacitar a cierto público específico, se señalan los siguientes criterios de focalización.

Tabla 42: Actividades y criterios de programación del Producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”

Producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”	
Actividades	Criterio de focalización
5001487 “Capacitación en seguridad vial a conductores infractores”	Conductores infractores
5001489 “Capacitación a usuarios de las vías en temas de seguridad vial”	Conductores no infractores, empresas de transporte, docentes y padres de familia
50001490 “Capacitación a especialistas en temas de seguridad vial”	Funciones estatales especialistas en seguridad vial
5001488 “Campañas de Sensibilización a la comunidad sobre Seguridad y Educación vial”	Cualquier usuario de la vía de tránsito

Fuente: Consulta Amigable – SIAF, Programa Presupuestal 0138, Anexo 2
Elaborado por Consorcio Taryet S.L. en Perú – Metis Gaia S.A.C

Asimismo, el Producto 3000479 “Persona autorizada para conducir vehículos menores”, si bien no tiene un criterio de focalización establecido, si establece ciertos mecanismos de control sobre los que tiene acceso al mismo. De acuerdo al artículo 20 del D.S. N° 007-2016.- Licencias de Conducir para adultos mayores, las personas de 70 años de edad, solo podrán obtener o revalidar una Licencia de Conducir de Clase A categoría I, por los siguientes plazos de tiempo:

- Cinco años: A partir de setenta (70) años hasta los setenta y cinco (75) años de edad.
- Tres años: A partir de setenta y seis (76) años hasta los ochenta (80) años de edad.
- Dos años: A partir de ochenta y uno (81) años de edad.

Criterios de focalización del Programa Presupuestal 0148

Según el anexo 02 del PP0148, se focalizan 11 ciudades, las cuales son identificadas como prioritarias, ya que tienen una población superior a los 250,000 habitantes, entre ellas se encuentran: Arequipa, Chiclayo, Lima, Tacna y Trujillo.

2.5. FUNCIONES Y ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN (CONTENIDOS 13 Y 14)

2.5.1. Disponibilidad y uso del sistema de información sobre resultados (Contenido 13)

Descripción

En este contenido se busca identificar cuáles son los instrumentos de seguimiento y evaluación de los indicadores de desempeño de los PP0138 y PP0148. Adicionalmente, se describirá la forma de cálculo de cada indicador, la fuente de información para su medición y las unidades responsables del seguimiento y evaluación de dichos resultados.

Indicadores de desempeño del PP0138

En el siguiente cuadro se presentan los instrumentos y las unidades responsables del seguimiento y evaluación con los que cuenta el MTC, según el Anexo 2 del PP0138.

Tabla 43: Indicadores de desempeño del PP0138 – Fuentes de Información

Producto	Número de Indicadores	Fuente de Información
Producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial “	1	Encuesta Nacional de Programas Estratégicos (ENAPRES) - INEI
Producto 3000478 “Servicios de Transporte Terrestre y complementarios fiscalizados	1	Registros estadísticos de los gobiernos locales
	2	Registros estadísticos de SUTRAN
Producto 3000479 “Persona autorizada para conducir vehículos automotores”	1	Registro Nacional de Sanciones CUBO OLAP OTI
Producto 3000480 “Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial	1	Informes de auditoría e - inspecciones de seguridad vial (CNSV) Registros estadísticos de la OGPP (MTC)
	2	Informes de auditoría e inspecciones de seguridad vial (CNSV) Registros estadísticos de la OGPP (MTC)
	3	Informes de auditoría e inspecciones de seguridad vial (CNSV) Registros estadísticos de la OGPP (MTC)

Fuente: Anexo 02 del PP0138
Elaborado por Metis Gaia - Taryet

Tabla 44: Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Número	Indicador	Forma de cálculo	Fuente de información	Unidades responsables del seguimiento y evaluación de resultados
1	Proporción de personas sensibilizadas en materia de seguridad vial	División entre la población que reconoce haber visto o escuchado alguna campaña de seguridad vial en la radio o la televisión, durante los últimos 12 meses multiplicado 100, y el total de la población urbana.	ENAPRES	El anexo 2 del PP0138 no determina a los responsables

Fuente: Anexo 02 del PP0138

Elaborado por Metis Gaia - Taryet

Tabla 45: Producto 3000478: Servicio de transporte terrestre y complementario fiscalizados

Número	Indicador	Forma de cálculo	Fuente de información	Unidades responsables del seguimiento y evaluación de resultados
1	Nivel de cumplimiento de la normatividad del servicio de transporte terrestre de personas de ámbito vehiculos menores	División entre el número de intervenciones conformes al servicio de transporte de personas de ámbito distrital en vehículos menores multiplicado por 100, y el total de intervenciones realizadas al servicio de transporte de personas de ámbito distrital en vehículos menores	Registros estadísticos generados por los gobiernos locales	Municipalidades provinciales y distritales
2	Nivel de cumplimiento de la normativa vigente por parte de los operadores de entidades complementarias a conductores y a vehículos fiscalizados	División entre el número de intervenciones conformes multiplicado por 100, y el total de intervenciones realizadas a operadores de infraestructura complementaria	Registros estadísticos de SUTRAN	SUTRAN

Fuente: Anexo 02 del PP0138

Elaborado por Metis Gaia - Taryet

Tabla 46: Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Número	Indicador	Forma de cálculo	Fuente de información	Unidades responsables del seguimiento y evaluación de resultados
1	Proporción de conductores con licencia de conducir clase A por categorías que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave al reglamento de tránsito en los dos últimos años	División entre el total de titulares de licencias de conducir de clase A que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave en los dos últimos años multiplicado por 100, y el total de titulares de licencias de conducir de clase A vigentes al finalizar el año	Registro Nacional de Sanciones y el CUBO OLAP OTI.	El anexo 2 del PP0138 no determina a los responsables

Fuente: Anexo 02 del PP0138

Elaborado por Metis Gaia – Taryet

Tabla 47: Producto 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial

Número	Indicador	Forma de cálculo	Fuente de información	Unidades responsables del seguimiento y evaluación de resultados
1	Porcentaje de kilómetros de la Red vial nacional auditada o inspeccionada en seguridad vial	División entre el número de kilómetros inspeccionados en seguridad vial en la red vial nacional multiplicado por 100, y el total de kilómetros de la red vial nacional	Informes de auditoría e inspecciones de seguridad vial (CNSV), y los registros estadísticos de la OGPP.	Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) y el Ministerio de transportes y comunicaciones (MTC)
2	Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Departamental con Inspección de Seguridad Vial en el año	División entre el número de kilómetros inspeccionados en seguridad vial en la red vial departamental multiplicado por 100, y el total de kilómetros de la red vial nacional.	Informes de auditoría e inspecciones de seguridad vial (CNSV), y los registros estadísticos de la OGPP	Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) y el Ministerio de transportes y comunicaciones (MTC)
3	Porcentaje de kilómetros de la Red Vial Vecinal con Inspección de Seguridad Vial en el año	División entre el número de kilómetros inspeccionados en seguridad vial en la red vial vecinal multiplicado por 100, y el total de kilómetros de la red vial vecinal	Informes de auditoría e inspecciones de seguridad vial y los registros estadísticos de la OGPP.	Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) y el Ministerio de transportes y comunicaciones (MTC)

Fuente: Anexo 02 del PP0138

Elaborado por Metis Gaia - Taryet

Indicadores de producción física en el PP0148

En el siguiente cuadro se presentan los instrumentos y las unidades responsables del seguimiento y evaluación con los que cuenta el MTC, según el Anexo 2 del PP0148.

Tabla 48: Indicadores de desempeño del PP0148 – Fuentes de Información

Productos	Número de Indicadores	Fuente de Información
Producto 1 “Control del parque automotor en vías urbanas “	1	Registro Nacional de Homologación Vehicular (DGTT)
	2	Registros de inspecciones efectuadas a CITV
	3	Base de datos a cargo de las áreas encargadas del transporte urbano en las municipalidades provinciales.
Producto 2 “Gestión eficiente del tránsito”	1	Base de datos a cargo de la DGTT.
	2	Base de datos a cargo de la DGTT
	3	Registros parciales efectuados de manera semestral cuya sumatoria dará como resultado el total anual.
	4	Base de datos de la DGTT
	5	Base de datos del CNSV y verificación de cumplimiento de metas en el SIAF.
	6	Base de datos de la DGTT
Producto 3 “Gestión de sistemas de Sistemas de transporte y fiscalización”	1	Base de datos a cargo de la DGTT
Producto 4 “Infraestructura urbana con mantenimiento”	1	Base de datos de los inventarios de la red vial urbana jerarquizada de cada una de las 11 ciudades, localizadas en las 11 provincias en donde está localizada la población objetivo.

Fuente: Anexo 02 del PP0148

Elaborado por Metis Gaia – Taryet

Tabla 49: Producto 1: Control del parque automotor en las vías urbanas

Número	Indicador	Forma de cálculo	Fuente de información	Unidades responsables del seguimiento y evaluación de resultados
1	Porcentaje de modelos de vehículos automotores ofertados en el mercado que cuentan con certificado de homologación respecto del total de modelos de vehículos automotores	División entre el número de modelos homologados en el año t multiplicado por 100, y el número total de modelos nuevos ofertados en el mercado en el año t.	Registro Nacional de Homologación Vehicular (DGTT).	Dirección general de transporte terrestre (DGTT).
2	Porcentaje de Centros de Inspección Técnica Vehicular que cumple con las condiciones de acceso y permanencia respecto del total	División entre el número de actas de CITV conformes durante el período t multiplicado por 100, y el número de actas de CITV levantadas durante el período t.	Registro de Inspecciones efectuadas a CITV	SUTRAN
3	Porcentaje de vehículos obsoletos retirados del parque automotor respecto del total de vehículos obsoletos	División entre el número de vehículos de transporte público desguazados durante el período t multiplicado por 100, y el número de vehículos de transporte público que exceden el límite de antigüedad durante el período t.	Base de datos existente dentro de las áreas encargadas del transporte urbano en las municipalidades provinciales	Municipalidades provinciales

Fuente: Anexo 02 del PP0148
Elaborado por Metis Gaia – Taryet

Tabla 50: Producto 2: Gestión Eficiente del Tránsito

Número	Indicador	Forma de cálculo	Fuente de información	Unidades responsables del seguimiento y evaluación de resultados
1	Porcentaje de ciudades con planes integrales de administración y gestión del tránsito y transporte implementados respecto del total	División entre el número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con planes integrales de administración y gestión de transporte y tránsito implementados en el año t multiplicado por 100, y el número total de ciudades del país que son parte de la población del Programa Presupuestal en el año t	Base de datos de la DGTT.	Dirección general de transporte terrestre (DGTT).
2	Porcentaje de ciudades con sistemas inteligentes de semafización implementados respecto del total	División entre el número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con sistemas inteligentes de semafización en el año t multiplicado por 100, y el número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t	Base de datos de la DGTT.	Dirección general de transporte terrestre (DGTT).
3	Porcentaje de ciudades con sistemas de seguridad vial implementados en avenidas principales respecto del total	División entre el número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con sistemas de seguridad vial en el año t multiplicado por 100, y el número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t	Registro de sistemas de seguridad vial del CNSV	CNSV
4	Porcentaje de ciudades con control de transporte de mercancías en vías urbanas (en al menos un acceso de la ciudad) respecto del total	División entre el número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con control de transporte de mercancías en al menos un acceso el año t multiplicado por 100, y el número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa presupuestal en el año t	No se presenta una fuente de información en el anexo 02 del PP 0148.	Dirección general de transporte terrestre (DGTT).
5	Porcentaje de ciudades con auditorías de seguridad vial implementadas	División entre el número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con auditorías de seguridad vial implementadas en el año t multiplicado por 100, y el número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t.	Base de datos del CNSV y el SIAF	CNSV y MEF
6	Porcentaje de ciudades con planes de intervención en puntos críticos ejecutados	División entre el número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con planes de intervención en puntos críticos ejecutados en el año t multiplicado por 100, y el número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t	No se presenta una fuente de información en el anexo 02 del PP 0148.	Dirección general de transporte terrestre (DGTT).

Fuente: Anexo 02 del PP0148
Elaborado por Metis Gaia – Taryet

Tabla 51: Producto 3: Gestión de Sistemas de Transporte y Fiscalización

Número	Indicador	Forma de cálculo	Fuente de información	Unidades responsables del seguimiento y evaluación de resultados
1	Porcentaje de ciudades con servicios de transporte en vehículos menores debidamente autorizados y con planes de ordenamiento	División entre el número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con servicios de transporte en vehículos menores debidamente autorizados en el año t, entre el número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t	Base de datos a cargo de la DGTT, la cual es alimentada por las Municipalidades distritales	Dirección general de transporte terrestre (DGTT).

Fuente: Anexo 02 del PP0148

Elaborado por Metis Gaia – Taryet

Tabla 52: Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento

Número	Indicador	Forma de cálculo	Fuente de información	Unidades responsables del seguimiento y evaluación de resultados
1	Porcentaje de infraestructura urbana intervenida con acciones de mantenimiento	En primer lugar, un método de cálculo para la infraestructura vial no concesionada que se obtiene mediante la resta de 1 menos la división entre el número de kilómetros de infraestructura vial con mantenimiento, y el número de kilómetros total de la infraestructura vial urbana. En segundo lugar, un método de cálculo para ciclovías, el cual se obtiene de la resta de 1 menos la división entre el número de kilómetros de ciclovías con mantenimiento, y el número de kilómetros de ciclo vía.	No se presenta una fuente de información en el anexo 02 del PP 0148	Oficina de Estadística del MTC.

Fuente: Anexo 02 del PP0148

Elaborado por Metis Gaia – Taryet



2.5.2. Disponibilidad y uso del Sistema de Información sobre procesos internos (Contenido 14)

Descripción

En esta sección se busca identificar los sistemas de información o registro que se utilizan para el seguimiento y evaluación de los procesos internos en ambas intervenciones, así como los mecanismos y responsables tanto para el recojo como para el procesamiento de la información necesaria para el seguimiento y evaluación. Asimismo, uno de los puntos importantes de este contenido es identificar de manera preliminar si el punto de entrega del bien y/o servicio tiene acceso a dicha información.

En ese sentido, a continuación, se presentan los indicadores de producción física y sus principales características técnicas, de acuerdo a lo estipulado en los Anexos 02 de ambas intervenciones públicas.

Indicadores de producción física en el PP0138¹⁵

¹⁵ El Contenido 07 muestra los indicadores y sus metas en el horizonte temporal para los resultados, componentes y actividades. Se describen los instrumentos con que se recogen los indicadores, así como las fuentes con las que son procesados.

Tabla 53: Producto 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial

Actividad	Fuentes de información		Forma de recolección de información	Responsable de la medición
	Programación	Ejecución		
5001487: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Curso o capacitaciones al sistema automatizado que genera la fecha, el lugar y la cantidad de participantes de los cursos realizados. Además, se toma en cuenta la demanda, capacidad operativa y frecuencia que los consejos regionales identifiquen	informes de los eventos de capacitación	Manual	MTC por medio de la Secretaría Técnica del CNSV
5001488: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	estadísticas sobre el grado de accidentalidad, mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito; el grado de incumplimiento a las normas de tránsito en transporte terrestre; y los segmentos de la población vulnerables a accidentes de tránsito	informes de resultados alcanzados de las campañas ejecutadas	Manual	MTC por medio de la Secretaría Técnica del CNSV.
5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial	estadísticas de accidentes de tránsito por segmento y nivel de riesgo	informes de eventos de capacitación	Manual	MTC por medio de la Secretaría Técnica del CNSV.
5001490: Capacitación a especialistas en seguridad vial	necesidades o demandas generadas por organismos públicos y privados que requieran formar y/o actualizar a profesionales y técnicos en materia de seguridad vial	informes de los eventos de capacitación	Manual	MTC por medio de la Secretaría Técnica del CNSV y los Gobiernos Regionales, en el marco de sus competencias

Fuente: Anexo 02 del PP0138

Elaborado por Metis Gaia – Taryet

Tabla 54: Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Actividad	Fuentes de información		Forma de recolección de información	Responsable de la medición
	Programación	Ejecución		
5001487: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Curso o capacitaciones al sistema automatizado que genera la fecha, el lugar y la cantidad de participantes de los cursos realizados. Además, se toma en cuenta la demanda, capacidad operativa y frecuencia que los consejos regionales identifiquen	informes de los eventos de capacitación	Manual	MTC por medio de la Secretaría Técnica del CNSV
5001488: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	estadísticas sobre el grado de accidentalidad, mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito; el grado de incumplimiento a las normas de tránsito en transporte terrestre; y los segmentos de la población vulnerables a accidentes de tránsito	informes de resultados alcanzados de las campañas ejecutadas	Manual	MTC por medio de la Secretaría Técnica del CNSV.
5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial	estadísticas de accidentes de tránsito por segmento y nivel de riesgo	informes de eventos de capacitación	Manual	MTC por medio de la Secretaría Técnica del CNSV.
5001490: Capacitación a especialistas en seguridad vial	necesidades o demandas generadas por organismos públicos y privados que requieran formar y/o actualizar a profesionales y técnicos en materia de seguridad vial	informes de los eventos de capacitación	Manual	MTC por medio de la Secretaría Técnica del CNSV y los Gobiernos Regionales, en el marco de sus competencias

Fuente: Anexo 02 del PP0138
Elaborado por Metis Gaia – Taryet

Tabla 55: Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Actividad	Fuentes de información		Forma de recolección de información	Responsable de la medición/procesamiento
	Programación	Ejecución		
5003427: Emisión De Licencias De Conducir De Clase A	Estadísticas de tendencias de requerimiento de licencias de conducir de acuerdo al registro histórico nacional de conductores y otros indicadores como tasa de crecimiento del parque automotor y de la población, y lineamientos de política.	Registro del Sistema Nacional de Conductores y el registro administrativo de los gobiernos locales	Manual	MTC por medio la DGTT, los gobiernos regionales y las municipalidades distritales y provinciales.
5003428: Emisión De Licencias De Conducir De Vehículos Menores	Estadísticas de tendencias de requerimiento de licencias de conducir de acuerdo al registro histórico nacional de conductores y otros indicadores como tasa de crecimiento del parque automotor y de la población, y lineamientos de política.	Los registros administrativos de los gobiernos locales	Manual	Municipalidades provinciales por medio de la Gerencia de Transportes

Fuente: Anexo 02 del PP0138

Elaborado por Metis Gaia – Taryet

De acuerdo con la información expuesta sobre los indicadores de producción física, cabe resaltar que la mayor parte de estos caen bajo la competencia del Consejo Nacional de Seguridad Vial y su desarrollo es monitoreado a través del registro manual de instrumentos internos de gestión. En ese sentido, un primer acercamiento va de la mano de la necesidad de implementar sistemas automatizados de recolección de información, considerando que una única entidad tiene la responsabilidad del monitoreo de los indicadores. Por otra parte, dentro de la entidad cabe la necesidad de identificar responsables directos del monitoreo de los indicadores.

Indicadores de producción física en el PP0148¹⁶

Tabla 56: Producto 1: Control del parque automotor en las vías urbanas

Actividad	Fuentes de información		Forma de recolección de información	Responsable de la medición
	Programación	Ejecución		
01: Sistema de Certificación y Homologación Vehicular.	Los modelos de vehículo que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos.	Certificados de homologación		MTC por medio la DGTT
02: Fiscalización a los Centros de Inspección.	Plan de fiscalización (o similar) de SUTRAN. Actas de inspección	Actas de inspección	Manual y automatizado.	SUTRAN
03: Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia	Programas de chatarreo de cada municipalidad provincial	Certificado de chatarreo	X	MTC por medio la DGTT en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales.

Fuente: Anexo 02 del PP0148
Elaborado por Metis Gaia – Taryet

¹⁶ El Contenido 07 muestra los indicadores y sus metas en el horizonte temporal para los resultados, componentes y actividades. Se describen los instrumentos con que se recogen los indicadores, así como las fuentes con las que son procesados.

Tabla 57: Producto 2: Gestión Eficiente del Tránsito

Actividad	Fuentes de información		Forma de recolección de información	Responsable de la medición
	Programación	Ejecución		
01: Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes	X	Formato de verificación elaborado por el MTC		MTC por medio la DGTT en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales.
02: Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas.	Plan de fiscalización	Papeletas de infracción.	Manual (fiscalización en campo). Automatizada (mediante uso de sistemas inteligentes: cámaras, sensores, etc.)	MTC por medio la DGTT en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales.
03: Auditorías de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos	Programas locales de seguridad vial	Reportes	Manual y automatizada. A través de informes del área responsable de la municipalidad.	MTC por medio la DGTT en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales.

Fuente: Anexo 02 del PP0148
Elaborado por Metis Gaia – Taryet

**PERÚ**Ministerio
de Economía y Finanzas**Tabla 58: Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento**

Actividad	Fuentes de información		Forma de recolección de información	Responsable de la medición
	Programación	Ejecución		
01: Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada.	inventarios que las municipalidades provinciales elaboren	Reporte del número de kilómetros de vías urbanas no concesionadas que los gobiernos provinciales tienen dentro de su jurisdicción y cuya infraestructura deba ser conservada.	Manual	Gobiernos Provinciales y Distritales
02: Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada.	Informes del número de kilómetros totales, en el marco del contrato de conservación según niveles de servicio, que las empresas tienen bajo concesión	Reporte del número de kilómetros totales concesionados que el contratista entrega a la autoridad municipal, en el marco del contrato de conservación por niveles de servicio.	Manual	Empresas contratadas
03: Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado.	Registros periódicos del número de kilómetros de vías urbanas que cada provincia tiene bajo su control.	Inventarios periódicos por parte de los gobiernos provinciales y distritales del número total de kilómetros de vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado	Manual	Empresas contratadas
04: Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado.	Registro rutinario del número de kilómetros de vías urbanas con tránsito vehicular no motorizado, por parte de las autoridades provinciales	Inventario rutinario por parte de los gobiernos provinciales y distritales del número total de kilómetros de ciclovías y veredas.	Manual	Gobiernos Provinciales y Distritales
05: Mantenimiento de las Ciclovías	Registro a cargo de los gobiernos provinciales y distritales del número de kilómetros de ciclovías totales en cada distrito y provincia.	Informe a cargo de las autoridades provinciales y distritales del número de kilómetros de ciclovías y señalización en mantenimiento	Manual	Gobiernos Provinciales y Distritales
06: Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc).	Registro a cargo de las municipalidades y provincias del número de unidades de infraestructura peatonal.	Informe del número de unidades de infraestructura peatonal con mantenimiento	Manual	Gobiernos Provinciales y Distritales
07: Mantenimiento de Puentes Urbanos	Estado de conservación de los puentes urbanos inventariados por las autoridades provinciales	Reportes periódicos de los gobiernos provinciales y Provías Nacional.	Manual	MTC y Gobiernos Provinciales
08: Inventario de la Red Vial Urbana.	Estado de conservación de las vías elaborado por los gobiernos provinciales, el Sistema de Gestión de Administración de Puentes y el Programa Nacional de Puentes.	Inventario básico de la red vial urbana y la actualización en base a las intervenciones que se realicen cada año y de acuerdo a los deterioros o emergencias ocurridos en el mismo periodo	Manual	Gobiernos Provinciales
09: Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana	Para el caso de prevención de emergencia: En base a la priorización y programación de los puntos críticos identificados en el Inventario Vial Urbana; y registro histórico de eventos recurrentes de emergencias en la red vial señalada. Para el caso de atención de emergencias: En base a los registros históricos de emergencia producidos en la Red Vial Urbana.	Informes del órgano competente del Gobierno Provincial	Manual	Gobierno Provincial: Gerencia Provincial de Infraestructura o Dirección Provincial de Transportes y Comunicaciones o Gerencia Provincial de Transportes u órgano que haga sus veces.

**PERÚ**Ministerio
de Economía y Finanzas

Conclusión

En el caso de los indicadores de producción física del PP0148, llama la atención que se ha consignado más de una unidad de medida para cada indicador. Las actividades correspondientes a los productos 1 y 2 muestran una completa disonancia entre la información contenida en cada una de las secciones de la ficha, no siendo congruente el método de medición con la unidad de medida y las fuentes de información.

Por otra parte, no quedan claros los responsables de la recolección de información en todas las actividades. En algunos casos, por ejemplo Actividad 7: Mantenimiento de Puentes Urbanos, solo se menciona que la responsabilidad es del MTC; sin embargo, se requiere que se determine una unidad interna encargada del seguimiento a estos indicadores.

3. PRESUPUESTO Y RESULTADOS

3.1. CRITERIOS DE PROGRAMACIÓN DE RECURSOS (CONTENIDO 15)

Los criterios de programación son “la norma o estándar que establece cómo se determinan las metas de producción física por producto” (Ministerio de Economía y Finanzas, 2016). A partir de ello, se identificó en el Anexo 02 los criterios de programación. Cabe resaltar que algunas actividades y productos no tienen un criterio propiamente definido, según los lineamientos de la directiva. Estos se muestran a continuación.

Programa Presupuestal 0138

Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Tabla 59: Producto 3000479 “Persona autorizada para conducir vehículos automotores”

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
El producto tiene como meta satisfacer la demanda de emisión de licencias de conducir, utilizando como criterios de programación la tendencia de requerimiento de licencias considerando el histórico del registro de conductores y otros indicadores como tasa de crecimiento del parque automotor y de la población, lineamientos de política, el registro de conductores y las estadísticas del parque automotor.	- El registro de conductores. - Estadísticas del parque automotor.	Las fuentes de información se pueden desagregar a nivel regional y por unidad ejecutora.

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 60: Actividades del Producto 3000479 “Persona autorizada para conducir vehículos automotores”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación entre regiones y/o unidades ejecutoras
Actividad 5003427: Emisión de licencias de conducir de clase A	Esta actividad tiene como meta otorgar licencias a todos los ciudadanos que la solicitan y cumplen con los criterios establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. La programación de la producción física responde a la demanda existente de emisión de licencias de conducir que se define como el total de personas que manifiesten su intención de obtener su licencia luego presentar la evidencia de cumplir los requisitos mínimos establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. Para poder estimar la demanda existente la DGTT utiliza un análisis de tendencia histórica del registro de conductores, la tasa de crecimiento del parque automotor, el crecimiento poblacional, los lineamientos de política, entre otros.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información.
Actividad 5003428: Emisión de licencias de conducir de vehículos menores	No existe una meta física reconocida para esta actividad, sin embargo, se busca satisfacer la demanda existente de emisión de licencias de conducir de vehículos menores (total de personas que manifiesten su intención de obtener su licencia luego presentar los requisitos establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC).	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información.

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 3000480: Red vial auditada o Inspeccionada

Tabla 61: Producto 3000480 “Real vial auditada o inspeccionada”

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación regional y/o a nivel unidades ejecutoras
Si bien es cierto no se ha definido una norma técnica específica en la información proporcionada, sí se contemplan estándares técnicos para definir las metas de producción: Los resultados de los estudios de determinación de puntos negros o tramos de concentración de accidentes en la red vial. Cubrir progresivamente las redes viales o lugares que aún no hayan sido inspeccionados. Proyectos de infraestructura de mayor envergadura	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información

**PERÚ**Ministerio
de Economía y FinanzasConsultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.**INFORME FINAL**

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
Proyectos localizados en zonas sensibles o de conocida accidentalidad. Estadísticas de accidentes de tránsito de la policía nacional. Data proveniente de los estudios de identificación de puntos negros		

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 62: Actividades del Producto 3000480 “Red vial auditada o inspeccionada”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de Información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
Actividad 5001483: Inspección de seguridad vial	La priorización del número de kilómetros a inspeccionar proviene de un ranking, elaborado sobre la base de la información estadística que genera la PNP, que determine cuáles son las vías que presentan una mayor incidencia de accidentes de tránsito, así como cuáles son las que aún no cuentan con inspección de seguridad vial. Es sobre esta base que se planifican las inspecciones.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Actividad 5001484: Auditoría de seguridad vial	El estándar técnico para la realización de auditorías se basa en la envergadura del proyecto (los de mayor envergadura tienen más prioridad) y en su ubicación (proyectos localizados en zonas sensibles o de conocida accidentalidad) y sobre proyectos del entorno que pueden generar impactos en la infraestructura vial y/o tránsito.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Actividad 5001486: Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes	La estadística de la PNP permite tener conocimiento de las zonas con mayor concentración de accidentes de tránsito para un periodo mínimo de 3 años; esto permite priorizar vías y realizar un plan de trabajo de cuántos estudios se necesitan para la identificación de Puntos Negros o TCA sobre los que trabajar.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información.
Actividad 5001485: Elaboración de normas o manuales en seguridad vial	Marco normativo y técnico desarrollado y actualizado permanentemente para la realización de: las auditorías, inspecciones viales, detección de puntos negros, tramos de concentración de accidentes y otras normativas complementarias necesarias.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Tabla 63: Producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
De acuerdo a la información estadística se determinarán; las estrategias de capacitación y comunicación y las poblaciones objetivo	-Diagnóstico de los accidentes de tránsito -Referencias de buenas prácticas de seguridad vial -Estándares internacionales	Las fuentes de información se pueden desagregar a nivel regional y por unidad ejecutora

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 64: Actividades del Producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de Información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
Actividad 5001487: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Se busca atender con esta actividad al total de conductores infractores que, bajo el sistema de puntos, busquen llevar los cursos indicados. Se considera el número de conductores del año anterior más un 10-15% como estimado de la demanda de capacitación de seguridad vial a conductores infractores.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Actividad 5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial	Se busca atender a todos los que soliciten según programado con el MINEDU, o a pedido de UGEL o municipalidades en casos de emergencia o pedidos especiales. Se considera el total de capacitaciones del año anterior más un incremento de 5-10%.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Actividad 5001490: Capacitación a especialistas en seguridad vial	Se busca atender según lo estipulado en el plan anual de capacitación, manteniendo el número de funcionarios públicos del año anterior.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Actividad 5001488: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	Grado de accidentalidad, mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito, grado de incumplimiento a las normas de tránsito y transporte terrestre y segmentos de la población vulnerables a accidentes de tránsito.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Programa Presupuestal 0148

Producto 1: Control del Parque Automotor en Vías Urbanas

Tabla 65: Producto 1 “Control del Parque Automotor en vías urbanas”

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
A la fecha, no se ha implementado un esquema de homologación vehicular ni siquiera a nivel documental (verificación de certificados de calidad y de emisiones) por lo cual las condiciones de seguridad de los vehículos que ingresan al mercado peruano son inferiores a la de la gran mayoría de los países de la región. Actualmente, en tanto no se implementa la homologación, sólo se exige una declaración jurada de cumplimiento de las condiciones técnicas. - En 2015, 1905 accidentes de tránsito fueron ocasionados por fallas mecánicas. - En 2016 (hasta noviembre según SUNAT y AAP), se importaron 379,401 vehículos nuevos. - De las 459 intervenciones realizadas por SUTRAN a los Centros de Inspección Técnica Vehicular en 2014, sólo 60 tuvieron actas conformes. La secuencia de implementación se organiza de la siguiente manera: <u>Homologación:</u> <i>El esquema de homologación se orienta a una cobertura universal de intervención, ya que el 100% de los vehículos que ingresan al mercado tienen que ser fiscalizados.</i> La secuencia para la implementación es la siguiente: - Gobierno Nacional: • Creación de la Oficina de Homologación Vehicular. • Aprobación de la ficha de homologación. • Inicio de la fase de homologación documental. • Elaboración y aprobación del decreto supremo que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos. • Implementación de laboratorios. • Inicio de fase de homologación física. <u>Fiscalización de CITV:</u> <i>En los procesos relacionados a los CITV, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde la contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por sobrecombustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del</i>	Fuentes: -DURSBECK, Frank (2013). Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú. -SUTRAN (2014). Memoria Institucional.	La “Memoria Institucional” de SUTRAN si presenta desagregación a nivel regional. Sin embargo, la “Elaboración del Plan de implementación de homologaciones para vehículos automotores en el Perú”, no se presenta desagregación.

parque automotor. La secuencia de implementación es la siguiente:

- Gobierno Nacional (MTC):

- Diseño e implementación de sistema de fiscalización en línea.
- Modificación del Reglamento Nacional del Sistema de Inspección Técnica, a fin de agregar una etapa de verificación física previa a la autorización de los CITV.
 - SUTRAN:
- Capacitación de inspectores.
- Interconexión con el sistema del MTC.

Retiro de flota y chatarreo:

Para priorizar los procesos de chatarreo, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde: i) se ejecutan proyectos estructurantes que generan la necesidad de expulsar flota; ii) la saturación de vehículos pequeños y viejos del transporte público es mayor; y iii) en contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por sobrecombustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del parque automotor de transporte público. La secuencia de implementación es la siguiente:

- Gobierno Nacional (MTC):

- Elaboración y aprobación de lineamientos nacionales de desgüase (chatarreo) vehicular.
- Obtención de financiamiento para las municipalidades provinciales.

- Gobierno Local (Municipalidades Provinciales):

- Aprobación y aplicación de cronograma de retiro de flota obsoleta.

Diseño e implementación de programas de chatarreo

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 66: Actividades del Producto 1 “Control del Parque Automotor”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
Sistema de certificación homologación vehicular	Ingreso de nuevos modelos de vehículos importados, ensamblados o fabricados en el país. Antes de su oferta en el mercado, requieren contar con el certificado de homologación vehicular. Homologación: El esquema de homologación se orienta a una cobertura universal de intervención, ya que el 100% de los vehículos que ingresan al mercado tienen que ser fiscalizados. La secuencia para la implementación es la siguiente: • Creación de la Oficina de Homologación Vehicular. • Aprobación de la ficha de homologación. • Inicio de la fase de homologación documental. • Elaboración y aprobación del decreto supremo que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos. • Implementación de laboratorios. • Inicio de fase de homologación física.	No se presentan fuentes de información.	No existe desagregación en las fuentes de información
Fiscalización a los centros de inspección	En los procesos relacionados a los CITV, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde la contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por la sobrecombustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del parque automotor. La secuencia de implementación es la siguiente: - Gobierno Nacional (MTC): • Diseño e implementación de sistema de fiscalización en línea. • Modificación del Reglamento Nacional del Sistema de Inspección Técnica, a fin de agregar una etapa de verificación física previa a la autorización de los CITV. - SUTRAN: • Capacitación de inspectores. • Interconexión con el sistema del MTC.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia	Para priorizar los procesos de chatarreo, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde: i) se ejecutan	No se presentan fuentes de información	

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
	proyectos estructurantes que generan la necesidad de expulsar flota; ii) las rutas de transporte público en donde la saturación de vehículos pequeños y viejos del transporte público es mayor; y iii) las rutas de transporte público en donde la contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por sobrecombustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del parque automotor de transporte público. La secuencia de implementación es la siguiente: - Gobierno Nacional (MTC): • Elaboración y aprobación de lineamientos nacionales de desgüase (chatarreo) vehicular. • Obtención de financiamiento para las municipalidades provinciales. - Gobierno Local (Municipalidades Provinciales): • Aprobación y aplicación de cronograma de retiro de flota obsoleta. • Diseño e implementación de programas de chatarreo.		No existe desagregación en las fuentes de información

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 2: Gestión Eficiente del Tránsito

Tabla 67: Producto 2 “Gestión eficiente del tránsito”

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
A setiembre de 2016, 142 de las 160 de las municipalidades provinciales del Perú tenía más de 50% de papeletas pendientes de pago. La ausencia de gestión de tránsito está generando que las vías principales de transporte urbano de la ciudad se encuentren congestionadas, con velocidades de circulación general por debajo de los 20 Km. por hora en hora punta (JICA, 2013). En las principales vías, los vehículos de transporte urbano desarrollan velocidades aún inferiores. El corredor Azul de Tacna-Garcilazo-Arequipa tiene una velocidad de 10 Km. por hora según el Informe Lima Cómo Vamos 2015. En Lima y en las ciudades del Perú, el déficit de infraestructura semafórica es muy importante. Lima tiene un centro de control, pero menos de 1,250 intersecciones con semáforos y menos de	-Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). -GTZ (2010) Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities. -Gutiérrez Aparicio, Luis (2014). Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú. -JICA 2013. Data Collection Survey on Urban Transport for	La primera fuente de información se encuentra desagregada a nivel de Lima y Callao. La tercera fuente de información se encuentra desagregada a nivel regional. Para las fuentes de información restantes no existe desagregación en las fuentes de información

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
300 con semáforos inteligentes. Sólo el Callao tiene una concesión privada para control de velocidad en sus principales avenidas. Los problemas en el resto de ciudades son aún más graves. La ausencia de una adecuada gestión del tránsito en las principales ciudades del país es uno de los principales factores que contribuyen a la congestión vehicular y es un determinante muy significativo de los accidentes de tránsito. En cada ciudad del país, existe un limitado número de intersecciones semaforizadas, la señalización es insuficiente, existe baja capacidad de aplicación efectiva de las sanciones y hay enormes dificultades para mejorar la gestión operacional del tránsito de las vías principales de la carga urbana. Es por ello que a pesar de la baja motorización de las ciudades en relación a la población o a los kilómetros de vías pavimentadas, se produce mucho desorden, caos y accidentes. El transporte de carga representa una considerable proporción de la carga urbana. Entre el 15-20% de los kilómetros viajados por vehículos es atribuible a vehículos comerciales, los cuales toman entre el 20-40% del espacio para vías motorizadas y causan el 20 -40% de emisiones de CO₂. <i>Para la ejecución de los planes integrales de administración y gestión del tránsito y transporte, los sistemas de seguridad vial, las auditorías de seguridad vial y las intervenciones en puntos críticos se priorizarán las intervenciones en las ciudades de 250,000 habitantes en donde se concentran la mayor parte los accidentes de tránsito. En dichas ciudades se priorizarán las vías urbanas que son expresas o arteriales. En todos los casos se incluirán las vías que forman parte la Red Vial Nacional que ingresan a las ciudades. Entre las vías urbanas priorizadas se apuntará a aquellas en se registra el mayor número de accidentes utilizando como criterio el análisis de los puntos críticos.</i> La secuencia de implementación se organiza de la siguiente manera: <u>Planes integrales de administración y gestión del tránsito y transporte:</u> - Gobierno Nacional (MTC): • Aprobación de los lineamientos generales. • Capacitación a las Municipalidades y a la PNP.	Lima and Callao Metropolitan Area.	

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
<u>Sistemas de seguridad vial:</u> - Gobierno Nacional (MTC): • Realización de estudios. • Definición y aprobación de lineamientos generales y normas. • Capacitación a gobiernos locales y PNP. - Gobiernos Locales: • Realización de estudios específicos. • Obtención de financiamiento. • Implementación de sistemas de seguridad vial (conforme a lineamientos generales del MTC). - Policía Nacional: • Capacitación al personal. • Utilización de los nuevos sistemas en apoyo a la fiscalización del tránsito. <u>Auditorías en seguridad vial e intervenciones en puntos críticos:</u> <i>En cada ciudad o provincia, las auditorías de seguridad vial se realizarán de forma prioritaria en las vías en donde: i) se registren las mayores tasas de accidentalidad (muertes por cada 10,000 vehículos); ii) se registren el mayor número de accidentes mortales; y iii) se registren el mayor número de heridos por accidentes de tránsito.</i> - Gobierno Nacional (MTC): • Define contenido mínimo de las auditorías (en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad Vial) y el criterio de priorización de las intervenciones. • Obtención de financiamiento para auditorías e intervenciones en puntos críticos (plan de incentivos). - Municipalidades Provinciales: • Realiza estudios específicos. • Prioriza necesidades de auditorías e intervenciones. • Implementa auditorías e intervenciones. <u>Sistemas inteligentes de semaforización:</u> <i>Para la ejecución de los Sistemas Inteligentes de Semaforización y el Control de Transporte de mercancías, se priorizarán las ciudades con más de</i>		

Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) los flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) los tiempos de desplazamiento sean más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades. - Gobierno Nacional (MTC): • Aprobación de lineamientos generales. • Coordinación con INACAL para definición de condiciones técnicas. • Capacitación a Municipalidades y PNP. - Municipalidades: • Estudios específicos para determinar intersecciones que requieren sistemas inteligentes de semaforización (en concordancia con los lineamientos aprobados por el MTC). • Priorización de intersecciones. • Implementación de sistemas inteligentes de semaforización. <u>Control de transporte de mercancías:</u> - Gobierno Nacional (MTC): • Evalúa e implementa modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte (de ser el caso). • Capacitación a gobiernos locales y SUTRAN. • SUTRAN: • Capacitación a inspectores. • Apoyo a las municipalidades provinciales en la fiscalización de la circulación del transporte terrestre de mercancías (previo convenio). - Municipalidades Provinciales: • Elaboración de estudios sobre restricción a la circulación del transporte de mercancías. • Aprobación de normas locales sobre restricción. • Contratación de inspectores municipales • Capacitación a inspectores municipales. • Implementación de la fiscalización (en coordinación con PNP y SUTRAN).		

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 68: Actividades del Producto 2 “Gestión eficiente del tránsito”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
Operación y mantenimiento de centros de control y sistemas de seguridad, semafóricos inteligentes	Para la ejecución de los Sistemas Inteligentes de Semaforización se priorizarán las ciudades con más de 250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) los flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) los tiempos de desplazamiento sean más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades. - Gobierno Nacional (MTC): - Aprobación de lineamientos generales. - Coordinación con INACAL para definición de condiciones técnicas. - Capacitación a Municipalidades y PNP. - Municipalidades: - Estudios específicos para determinar intersecciones que requieren sistemas inteligentes de semaforización (en concordancia con los lineamientos aprobados por el MTC). - Priorización de intersecciones. - Implementación de sistemas inteligentes de semaforización.	-Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). -GTZ (2010) Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities. -Gutiérrez Aparicio, Luis (2014). Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú. -JICA 2013. Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area.	La primera y cuarta fuente de información se desagregan a nivel de Lima y Callao. La tercera fuente de información se desagrega a nivel regional.
Control de circulación del transporte de carga en vías urbanas	Se priorizarán las ciudades con más de 250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) los flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) las vías o rutas con los tiempos de desplazamiento más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades.	No se presentan fuentes de información.	No existe desagregación en las fuentes de información

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
	Es importante supervisar al transporte terrestre de carga pues representa una considerable proporción de la carga urbana. Entre el 15-20% de los kilómetros viajados por vehículos es atribuible a vehículos comerciales, los cuales toman entre el 20-40% del espacio para vías motorizadas y causan el 20-40% de emisiones de CO₂. - Gobierno Nacional (MTC): • Evalúa e implementa modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte (de ser el caso). • Capacitación a gobiernos locales y SUTRAN. - SUTRAN: • Capacitación a inspectores. • Apoyo a las municipalidades provinciales en la fiscalización de la circulación del transporte terrestre de mercancías (previo convenio). - Municipalidades Provinciales: • Elaboración de estudios sobre restricción a la circulación del transporte de mercancías. • Aprobación de normas locales sobre restricción. • Contratación de inspectores municipales • Capacitación a inspectores municipales. • Implementación de la fiscalización (en coordinación con PNP y SUTRAN).		
Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos.	La prioridad son las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde ocurren la mayoría de los accidentes con muertes y heridos. En cada ciudad o provincia, las auditorías de seguridad vial se realizarán de forma prioritaria en las vías en donde: i) se registren las mayores tasas de accidentalidad (muertes por cada 10,000 vehículos); ii) se registren el mayor número de accidentes mortales; y iii) se registren el mayor número de heridos por accidentes de tránsito. <u>Sistemas de seguridad vial:</u> - Gobierno Nacional (MTC): • Realización de estudios.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información

**PERÚ****Ministerio
de Economía y Finanzas**

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.

INFORME FINAL

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
	- Definición y aprobación de lineamientos generales y normas. - Capacitación a gobiernos locales y PNP. - Gobiernos Locales: - Realización de estudios específicos. - Obtención de financiamiento. - Implementación de sistemas de seguridad vial (conforme a lineamientos generales del MTC). - Policía Nacional: Capacitación al personal. Utilización de los nuevos sistemas en apoyo a la fiscalización del tránsito. <u>Auditorías en seguridad vial e intervenciones en puntos críticos:</u> - Gobierno Nacional (MTC): - Define contenido mínimo de las auditorías (en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad Vial) y el criterio de priorización de las intervenciones. - Obtención de financiamiento para auditorías e intervenciones en puntos críticos (plan de incentivos). - Municipalidades Provinciales: - Realiza estudios específicos. - Prioriza necesidades de auditorías e intervenciones. - Implementa auditorías e intervenciones.		

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento

Tabla 69: Producto 4 “Infraestructura urbana con mantenimiento”

Criterio de programación	Fuentes de Información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
El producto tiene como meta satisfacer la demanda de infraestructura en buen estado a través del mantenimiento. <i>La prioridad en la asignación de los recursos desde el punto de la jerarquización vial, debe estar concentrada en las vías urbanas de responsabilidad provincial (arteriales, expresas o principales) por donde circula mayor parte de los vehículos de carga, pasajeros e individuales. La prioridad debe incluir a las ciclovías y veredas que están en estas vías y a las ciclovías que alimentan estas vías urbanas principales.</i> <i>Para el resto de las vías locales se debe utilizar como criterios de programación: i) el estado de conservación de las vías, ciclovías, veredas e infraestructura complementaria de la red vial urbana; y, ii) el nivel de utilización de dichas infraestructuras.</i> Un gran porcentaje de grietas, desgaste y/o daños de infraestructura urbana son causados por el uso intenso y continuo de las vías urbanas. Es así que, la principal razón de las fisuras y grietas en el asfalto se debe al uso constante de vehículos y al tránsito de transporte pesado (Miranda, 2010). Asimismo, estos daños también son causados por accidentes de tránsito, los cuales afectan principalmente los camellones, señalética, semáforos y postes de alumbrado. En respuesta a esta situación lo adecuado es contar con programas de mantenimiento de infraestructura urbana que permita realizar mantenimientos preventivos, de urgencia y correctivos. La secuencia de implementación se organiza de la siguiente manera: <u>Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada</u> Se realizan actividades de conservación con el fin de que las vías urbanas no concesionadas mantengan sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. <i>Las prioridades para intervenir en las vías más importantes son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o</i>	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información



PERÚ

Ministerio
de Economía y FinanzasConsultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.

INFORME FINAL

Criterio de programación	Fuentes de Información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
<i>principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.</i> <u>Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada</u> Las vías urbanas concesionadas, en general tienen programas de conservación de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. <i>La fiscalización de los contratos de concesión se hacer por muestreo, con prioridad en los tramos más importantes de acuerdo al flujo vehicular.</i> Pero la fiscalización debe realizarse de modo tal que en un determinado período de tiempo todos los tramos o segmentos sean inspeccionados para verificar que se cumplan los indicadores de servicio. <u>Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado</u> Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. <i>Las prioridades para intervenir en acciones de mantenimiento periódico son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.</i> <u>Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado</u> La meta física consiste en incrementar la amplitud de estas actividades (a lo largo de todo el kilometraje de este tipo de vías) con el fin de garantizar un buen servicio y la conservación de la inversión en las vías urbanas del tránsito vehicular motorizado. <i>Las prioridades para intervenir en las vías con mantenimiento rutinario son las siguientes: i) seleccionar las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.</i>		



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.

INFORME FINAL

Criterio de programación	Fuentes de Información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
<u>Mantenimiento de las ciclovías</u> Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las ciclovías mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. <i>La fijación de las prioridades de intervención debe obedecer a los siguientes criterios: i) seleccionar con prioridad las ciclovías con mayor flujo de ciclistas; y ii) las ciclovías que son alimentadores del transporte público.</i> <u>Mantenimiento la infraestructura peatonal (veredas, puentes peatonales, paraderos, etc.)</u> Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que la infraestructura peatonal mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. <i>Las prioridades deben definirse con los siguientes criterios: i) vías peatonales de alta circulación de peatones localizadas en zonas en donde se realizan las operaciones de embarque y desembarque del transporte público; ii) otras vías peatonales localizadas en zonas de alto flujo peatonal y iii) vías de significativo flujo en donde el deterioro cause dificultades para el desplazamiento de los peatones.</i> <u>Mantenimiento de puentes urbanos</u> Se realizan actividades de mantenimiento de puentes de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado con la finalidad de que se mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. El mantenimiento de los puentes es una prioridad importante en la asignación de recursos para mantenimiento. <i>Se deben priorizar: i) puentes localizados en zonas de alto tráfico de carga; y ii) puentes en zonas de alto tránsito con signos de deterioro.</i> <u>Inventario de la red vial urbana</u> Inventario básico de la red vial urbana del año anterior y la actualización de acuerdo a las intervenciones que se realicen en el año y a los deterioros o emergencias ocurridos en el mismo periodo. <i>La prioridad es contar con los inventarios urbanos de las ciudades de más de 250,000 habitantes. Los</i>		



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.

INFORME FINAL

Criterio de programación	Fuentes de Información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
inventarios son intervenciones tan importantes que requieren que se logre para el universo de las vías urbanas. Un inventario incompleto es de muy baja utilidad. <u>Prevención y atención de emergencias en la red vial urbana</u> Para el caso de prevención de emergencias: En base a la priorización y programación de los puntos críticos identificados en el Inventario Vial Básico y/o calificado de la red vial urbana, registro histórico de eventos recurrentes de emergencias. Para el caso de atención de emergencias: En base a los registros históricos de ocurrencia de eventos de emergencia producidos en la red vial urbana, pronósticos climatológicos, entre otros.		

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 70: Actividades del Producto 4 “Infraestructura urbana con mantenimiento”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada	Se realizan actividades de conservación con el fin de que las vías urbanas no concesionadas mantengan sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades para intervenir en las vías más importantes son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada	Las vías urbanas concesionadas, en general tienen programas de conservación de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. La fiscalización de los contratos de concesión se hace por muestreo, con prioridad en los tramos más importantes de acuerdo al flujo vehicular. Pero la fiscalización debe realizarse de modo tal que en un determinado período de tiempo todos los tramos o segmentos sean inspeccionados para verificar que se cumplan los indicadores de servicio.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado	Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades para intervenir en acciones de mantenimiento periódico son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado	La meta física consiste en incrementar la amplitud de estas actividades (a lo largo de todo el kilometraje de este tipo de vías) con el fin de garantizar un buen servicio y la conservación de la inversión en las vías urbanas del tránsito vehicular motorizado. Las prioridades para intervenir en las vías con mantenimiento rutinario son las siguientes: i) seleccionar las vías arteriales	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
	o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.		
Mantenimiento de las ciclovías	Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las ciclovías mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las fijación de las prioridades de intervención deben obedecer a los siguientes criterios: i) seleccionar con prioridad las ciclovías con mayor flujo de ciclistas; y ii) las ciclovías que son -alimentadores del transporte público.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Mantenimiento la infraestructura peatonal (veredas, puentes peatonales, paraderos, etc.)	Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que la infraestructura peatonal mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades deben definirse con los siguientes criterios: i) vías peatonales de alta circulación de peatones localizadas en zonas en donde se realizan las operaciones de embarque y desembarque del transporte público; ii) otras vías peatonales localizadas en zonas de alto flujo peatonal y iii) vías de significativo flujo en donde el deterioro cause dificultades para el desplazamiento de los peatones.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Inventario de la red vial urbana	Inventario básico de la red vial urbana del año anterior y la actualización de acuerdo a las intervenciones que se realicen en el año y a los deterioros o emergencias ocurridos en el mismo periodo. La prioridad es contar con los inventarios urbanos de las ciudades de más de 250,000 habitantes. Los inventarios son intervenciones tan importantes que requieren que se logre para el universo de las vías urbanas. Un inventario incompleto es de muy baja utilidad.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información
Prevención y atención de emergencias en la red vial urbana	Para el caso de prevención de emergencias: En base a la priorización y programación de los puntos críticos identificados en el Inventario Vial Básico y/o calificado de la red vial urbana, registro histórico de eventos recurrentes de emergencias.	-Inventario Vial Básico y/o calificado de la red vial urbana -Registros históricos de ocurrencia de	Las fuentes de información se pueden desagregar a nivel regional y por unidad ejecutora

**PERÚ****Ministerio
de Economía y Finanzas**

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.

INFORME FINAL

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Desagregación a nivel regional y/o unidades ejecutoras
	Para el caso de atención de emergencias: En base a los registros históricos de ocurrencia de eventos de emergencia producidos en la red vial urbana, pronósticos climatológicos, entre otros.	eventos de emergencia	
Mantenimiento de puentes urbanos	Se realizan actividades de mantenimiento de puentes de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado con la finalidad de que se mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. El mantenimiento de los puentes es una prioridad importante en la asignación de recursos para mantenimiento. Se deben priorizar: i) puentes localizados en zonas de alto tráfico de carga; y ii) puentes en zonas de alto tránsito con signos de deterioro.	No se presentan fuentes de información	No existe desagregación en las fuentes de información

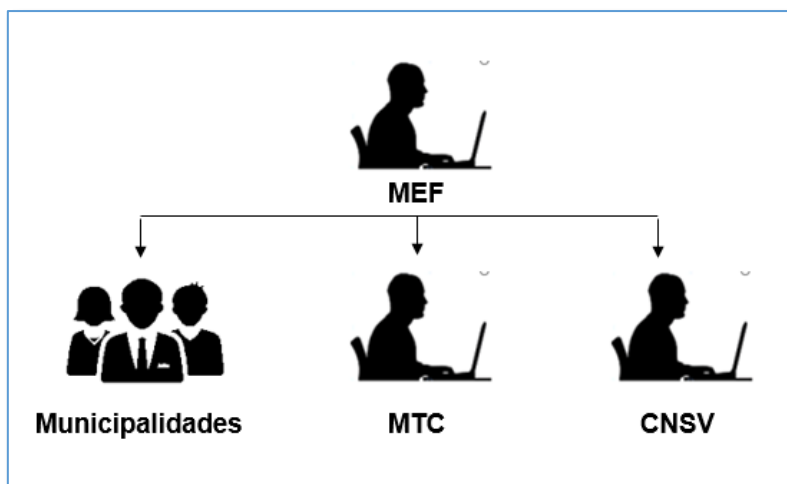
Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

3.2. PROCESO DE ASIGNACIÓN, TRANSFERENCIA DE RECURSOS Y/O MODALIDAD DE PAGO (CONTENIDO 16)

En esta sección se describen los mecanismos de transferencia de recursos a los beneficiarios y ejecutores. En la figura, a continuación, se muestra que el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) transfiere los recursos a Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) y el Gobierno Local (municipalidades provinciales y distritales), tras aceptar la propuesta realizada por la Oficina General de Presupuesto y Planeamiento.

Figura 59. Proceso de transferencia de recursos



Fuente: MTC.

Elaborado por Consorcio Taryet S.L. en Perú - Metis Gaia S.A.C.

Por Decreto Supremo N° 400-2015-EF, se realiza la aprobación de la asignación de recursos bajo el Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal en el año 2016. Con ello, se transfieren los montos correspondientes a las municipalidades regionales, provinciales y locales, como se indicó previamente. Asimismo, el MTC es responsable de guiar y brindar acompañamiento técnico a los gobiernos locales a través del CNSV.

Por otro lado, en el caso de servicios de terceros la entidad encargada de manejar la transferencia de recursos es la Oficina General Administrativa del MTC.

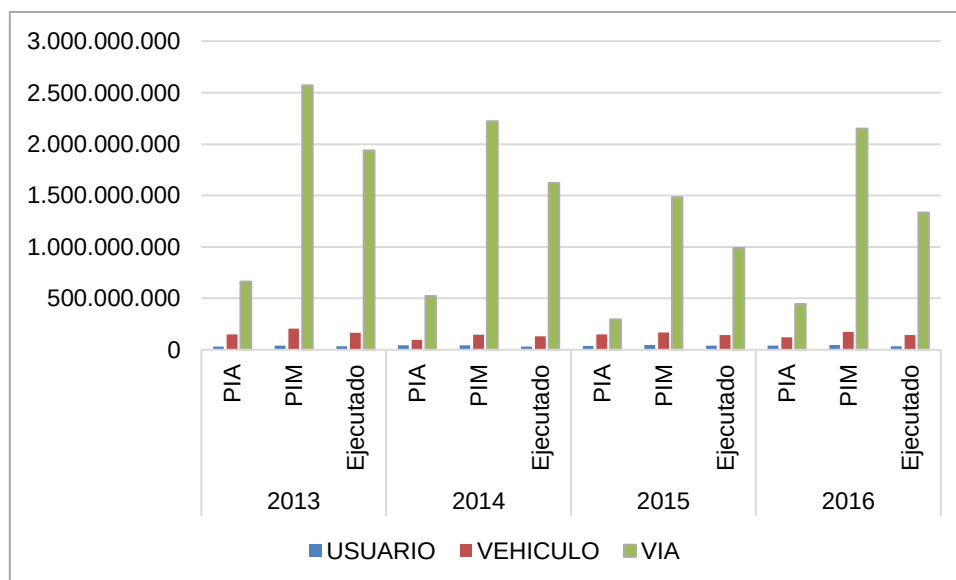
3.3. PIA/PIM VS. PRESUPUESTO EJECUTADO (CONTENIDO 17)

3.3.1. Descripción

En esta sección se presenta el Presupuesto Inicial de Apertura (PIA), Presupuesto Institucional Modificado (PIM) y el Presupuesto Ejecutado para el periodo 2013 – 2016. Para ello, siguiendo la propuesta del equipo consultor, se ha dividido el presupuesto de acuerdo a los tres principales componentes receptores de los diferentes productos y actividades de los programas analizados: (i) usuario, (ii) vehículo y (iii) vía. Es importante mencionar que en esta sección no se presentará el presupuesto de inversiones de Provias Nacional ni Provias Descentralizado ya que estos no tienen competencia en el ámbito urbano.

De manera agregada, se puede observar que el presupuesto nacional asignado anualmente al componente de mantenimiento de las vías supera de gran manera a los componentes de usuario y vehículo. Se puede decir - aun no contando con los costos unitarios de cada producto - que este sesgo se debe a los altos costos que requiere el mantenimiento de las vías urbanas. En efecto, en promedio en el periodo del 2013 al 2016 el PIM anual destinado a vías ha sido de S/. 2,108,222,481. Mientras que, para los componentes de usuario y vehículo el PIM promedio en este mismo periodo ha sido de S/. 44,746,955 y S/. 172,876,193 respectivamente.

Figura 60: PIA, PIM y Presupuesto ejecutado 2013 – 2016, según componente



Fuente: Consulta Amigable – SIAF. Consultado
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ - Metis Gaia S.A.C.

A continuación, se presenta el PIA, PIM y el desempeño por año (medido por medio del porcentaje del PIM ejecutado) según los tres principales componentes de los productos y actividades del programa evaluado.

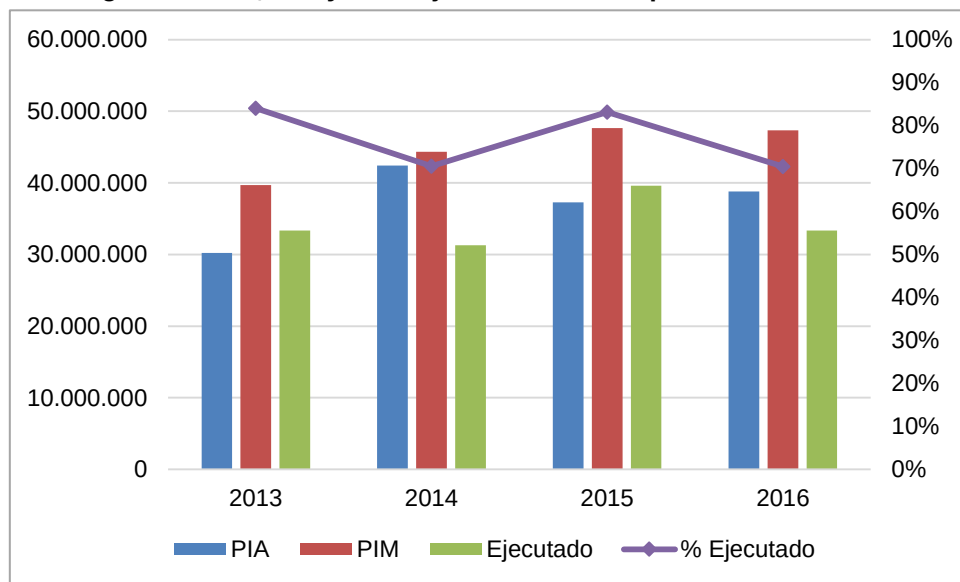
3.3.2. Análisis por componentes

Usuario

Como ya se ha mencionado, el presupuesto destinado a actividades donde el principal beneficiario o público objetivo es el usuario se encuentra en la última posición respecto a los tres componentes de la seguridad vial urbana. Sin embargo, como se puede observar en el siguiente gráfico, el PIM anual ha tenido un ligero crecimiento en el periodo analizado, pasando de ser de S/. 39,685,252 el año 2013 a ser de 47,339,512 el año 2016. En cuanto al porcentaje de ejecución de este presupuesto, en este periodo el porcentaje ha oscilado entre 70% y 84%.

Por otro lado, gran parte de las actividades de capacitación al usuario de la vía siendo conductor o transeúnte forman parte del producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”. Asimismo, dentro del producto 3000478 “Servicios de transporte terrestre y complementarios fiscalizados” existen actividades de capacitación preventiva a los usuarios de las vías. Finalmente, se han considerado dentro de este componente a las actividades de otorgamiento de licencias de conducir que pertenecen al producto 3000479 “Persona autorizada para conducir vehículos automotores”.

Figura 61: PIA, PIM y % de ejecución del componente de Usuarios



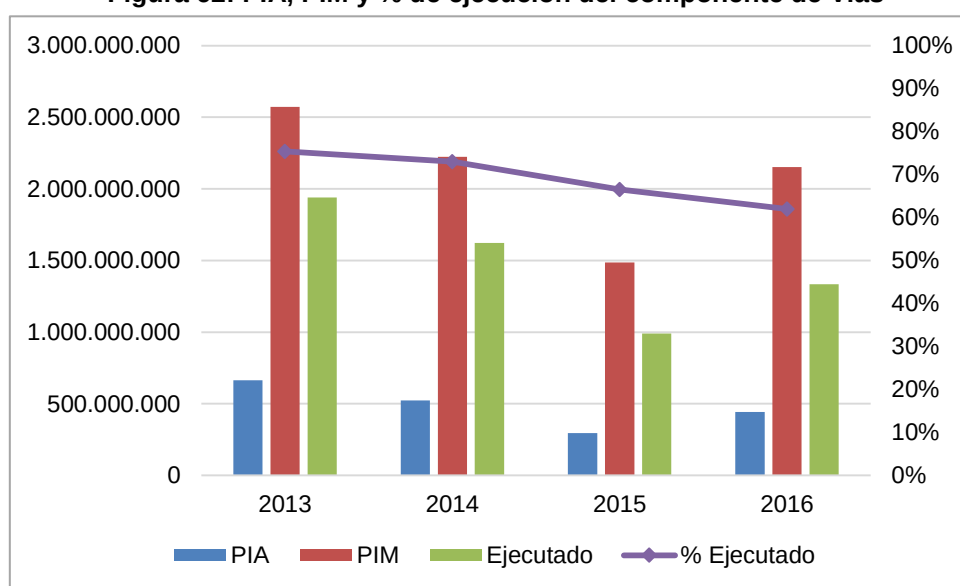
Fuente: Consulta Amigable – SIAF. Consultado
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ - Metis Gaia S.A.C.

Vías

El presupuesto asignado al mantenimiento o mejoramiento de las vías urbanas supera de gran manera al componente de usuario y vehículos. En efecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, este presupuesto ha superado los dos mil millones de soles, salvo el año 2015 que fue de aproximadamente mil quinientos millones. Este monto está principalmente conformado por proyectos de mantenimiento y mejoramiento de las vías urbanas en todas las regiones. Asimismo, este presupuesto incluye las acciones de inspección y auditoria al estado de las vías, de manera que se puedan priorizar los trabajos de mantenimiento. No obstante, el porcentaje de ejecución de este presupuesto es relativamente bajo en comparación de los otros componentes.

Como se puede observar, el porcentaje de ejecución en el periodo 2013-2016 posee una tendencia negativa, llegando a ser el año 2016 de sólo 62%.

Figura 62: PIA, PIM y % de ejecución del componente de Vías

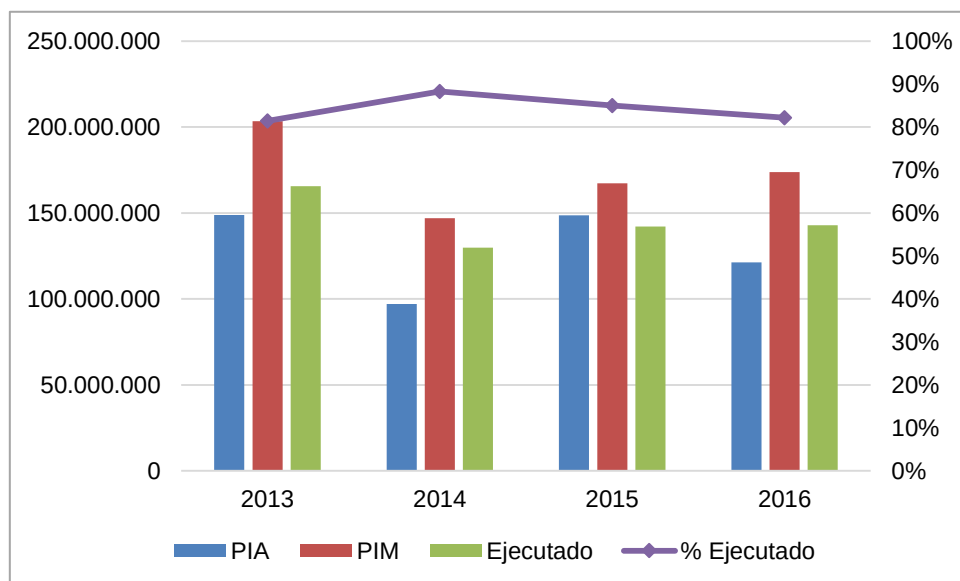


Fuente: Consulta Amigable – SIAF. Consultado
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ - Metis Gaia S.A.C.

Vehículo

Finalmente, en cuanto al presupuesto destinado a las actividades relacionadas al componente vehicular, este es sólo un poco mayor que el del componente de usuarios, siendo aún muy grande la brecha comparada al componente de vías. En este caso, el PIM anual ha oscilado entre 150 y 200 millones de soles en el periodo 2013-2016. Las principales actividades relacionadas a este componente son las de habilitación y otorgamiento de autorización para el servicio de transporte terrestre. Estas actividades se enfocan en la revisión técnica de los diferentes vehículos según el uso y las características de la actividad que se quiera hacer manejando estos vehículos. Por último, el porcentaje de ejecución presupuestal en el periodo estudiado ha sido en promedio de 82%.

Figura 63: PIA, PIM y % de ejecución del componente de Vías



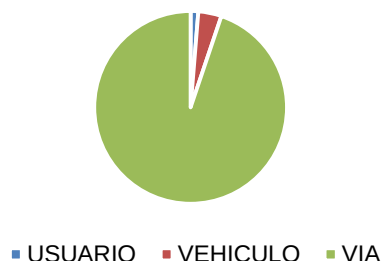
Fuente: Consulta Amigable – SIAF. Consultado
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ - Metis Gaia S.A.C.

3.3.3. Análisis por regiones

A continuación, se presenta el PIA, PIM y el porcentaje de ejecución de manera regional.

Amazonas

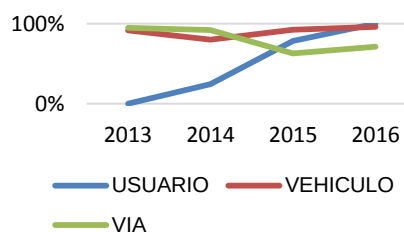
Figura 64: Composición del PIM por componente, 2013 – 2016 (%)



Para el período 2013-2016, el 94.8% del PIM de la región de Amazonas se ha destinado al componente vía, un 3.9% a vehículo y solo el 1.3% al componente de usuario.

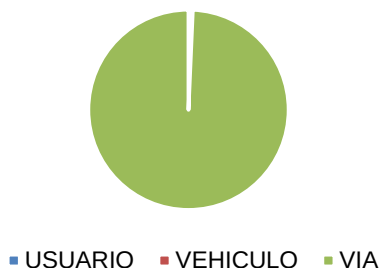
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente de usuarios pasando de 25% en el 2014 a 100% en el 2016. El porcentaje de ejecución del componente de vehículos ha pasado de 80% en el 2014 a 96% en el 2016. Sin embargo, el porcentaje de ejecución del componente de vías ha pasado de 92% en el 2014 a 71% en el 2016.

Figura 65: Presupuesto ejecutado por componente, 2013 – 2016 (%)



Ancash

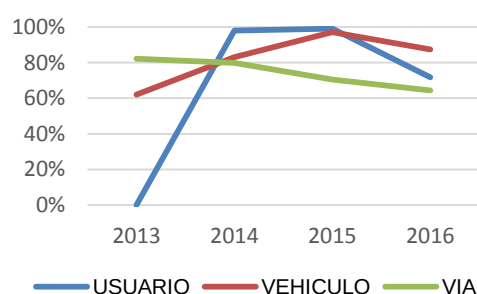
Figura 66: Composición del presupuesto por componente 2013 – 2016 (%)



Para el período 2013-2016, el 99.3% del PIM de la región de Ancash se ha destinado al componente vía, un 0.4% a vehículo y solo el 0.3% al componente de usuario.

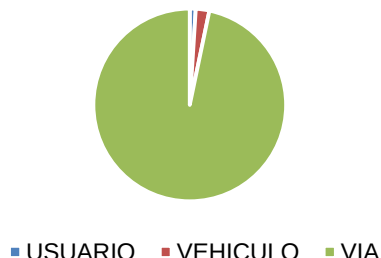
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente de vehículos, pasando de 62% en el 2014 a 87% en el 2016. Tanto el porcentaje de ejecución del componente de usuario y vía decrecieron durante el período 2013-2016, pasando de 98% a 72% y de 80% a 64% respectivamente

Figura 67: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016 (%)



Apurímac

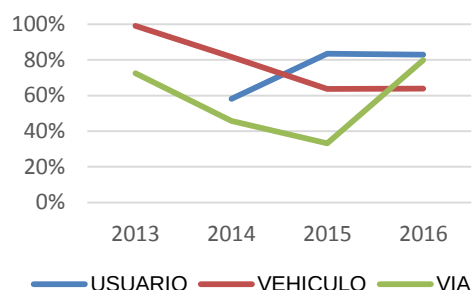
Figura 68: Composición del presupuesto por componente 2013 – 2016 (%)



Para el período 2013-2016, el 96.7% del PIM de la región de Apurímac se ha destinado al componente vía, un 2.3% a vehículo y solo el 1.0% al componente de usuario.

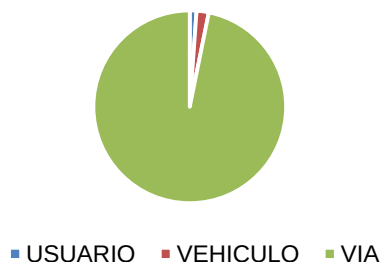
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento tanto en la ejecución del componente de usuarios pasando de 58% en el 2014 a 83% en el 2016, como en la ejecución del componente de vía, pasando de 46% en el 2014 a 80% en el 2016. Sin embargo, el porcentaje de ejecución del componente de vehículos ha pasado de 82% en el 2014 a 64% en el 2016.

Figura 69: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016 (%)



Arequipa

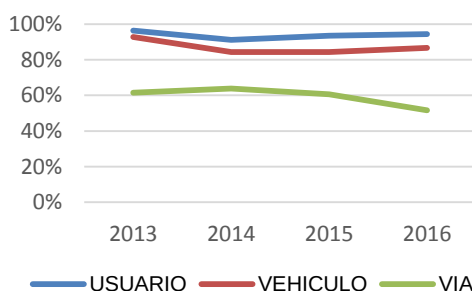
Figura 70: Composición del presupuesto por componente 2013 – 2016 (%)



Para el período 2013-2016, el 96.8% del PIM de la región de Arequipa se ha destinado al componente vía, un 2.1% a vehículo y solo el 1.1% al componente de usuario.

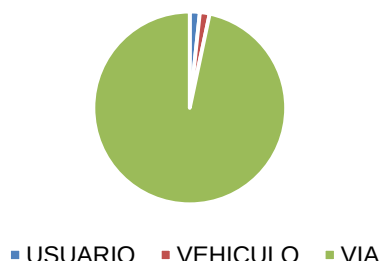
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento tanto en la ejecución del componente de usuarios pasando de 91% en el 2014 a 94% en el 2016, como en la ejecución del componente de vehículo, pasando de 84% en el 2014 a 87% en el 2016. Sin embargo, el porcentaje de ejecución del componente de vía ha pasado de 64% en el 2014 a 52% en el 2016.

Figura 71: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016 (%)



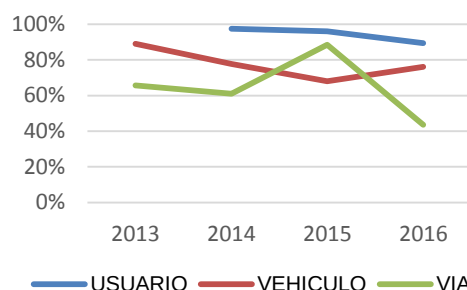
Ayacucho

Figura 72: Composición del presupuesto por componente 2013 – 2016 (%)



Para el período 2013-2016, el 96.7% del PIM de la región de Ayacucho se ha destinado al componente vía, un 1.6% a vehículo y solo el 1.7% al componente de usuario.

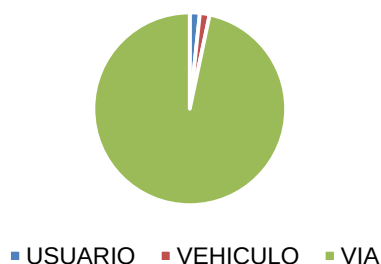
Figura 73: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016 (%)



En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro decrecimiento para los tres componentes. En cuanto a usuarios, se ha pasado de 97% en el 2014 a 89% en el 2016. En cuanto a vehículo, pasando de 78% en el 2014 a 76% en el 2016 y en cuanto a vía, se ha pasado de 61% en el 2014 a 44% en el 2016.

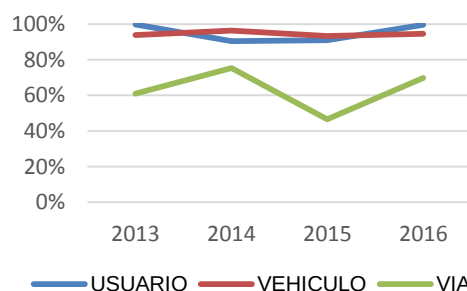
Cajamarca

Figura 74: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 98.1% del PIM de la región de Cajamarca se ha destinado al componente vía, un 1.4% a vehículo y solo el 0.5% al componente de usuario.

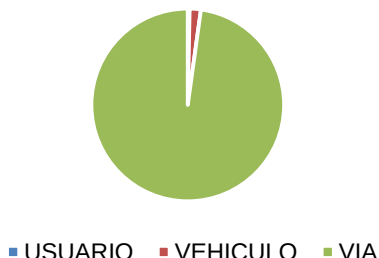
Figura 75: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente de usuarios pasando de 90% en el 2014 a 100% en el 2016. Sin embargo, el porcentaje de ejecución del componente de vía ha pasado de 75% en el 2014 a 70% en el 2016, mientras que el porcentaje de ejecución del componente de vehículo pasó de 96% en el 2014 a 95% en el 2016.

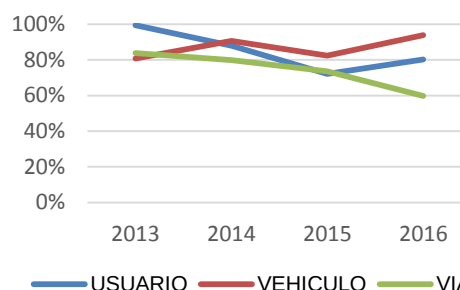
Cusco

Figura 76: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 97.8% del PIM de la región de Cusco se ha destinado al componente vía, un 1.9% a vehículo y solo el 0.3% al componente de usuario.

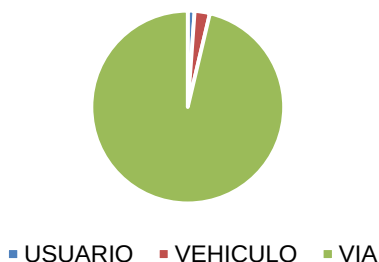
Figura 77: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente de vehículo pasando de 91% en el 2014 a 94% en el 2016. Sin embargo, el porcentaje de ejecución del componente de usuario ha pasado de 88% en el 2014 a 80% en el 2016 mientras que el de vía ha pasado de 80% a 60%.

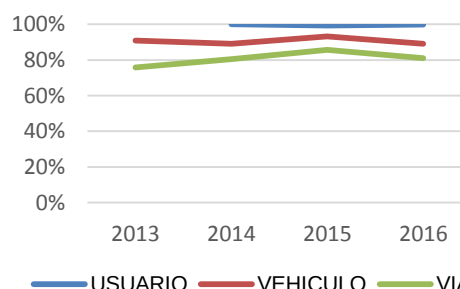
Huancavelica

Figura 78: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 96.3% del PIM de la región de Huancavelica se ha destinado al componente vía, un 2.6% a vehículo y solo el 1.1% al componente de usuario.

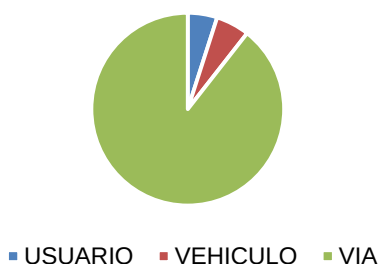
Figura 79: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



En cuanto al presupuesto ejecutado, se puede observar que, para cada uno de los tres componentes, la tendencia se ha mantenido constante. En ese sentido, al 2016 el porcentaje de ejecución de usuario se ha mantenido en 100%, el de vehículo en 89% y el de vía en 81%.

Huánuco

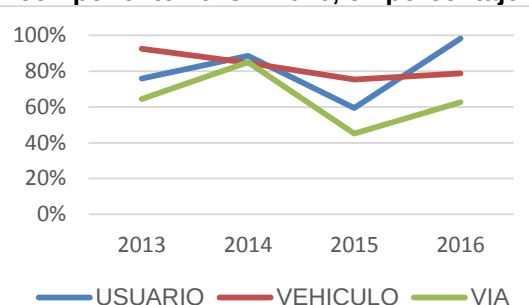
Figura 80: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 89.4% del PIM de la región de Huánuco se ha destinado al componente vía, un 5.6% a vehículo y solo el 4.9% al componente de usuario.

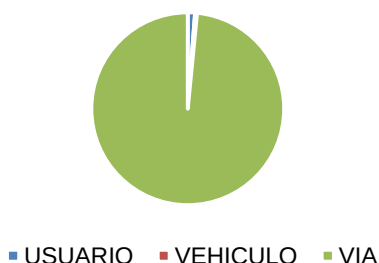
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente de usuario pasando de 89% en el 2014 a 98% en el 2016. Sin embargo, el porcentaje de ejecución del componente de vehículo ha pasado de 85% en el 2014 a 79% en el 2016 mientras que el de vía ha pasado de 85% a 63%.

Figura 81: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Ica

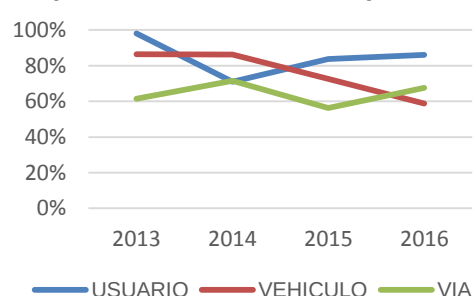
Figura 82: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 98.5% del PIM de la región de Ica se ha destinado al componente vía, un 0.3% a vehículo y solo el 1.2% al componente de usuario.

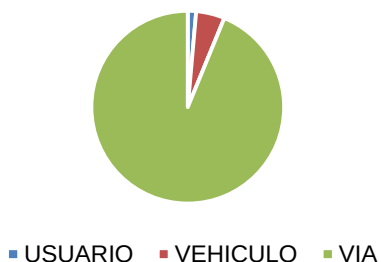
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente de usuario pasando de 71% en el 2014 a 86% en el 2016. Sin embargo, el porcentaje de ejecución del componente de vehículo ha pasado de 86% en el 2014 a 59% en el 2016 mientras que el de vía ha pasado de 72% a 68%.

Figura 83: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Junín

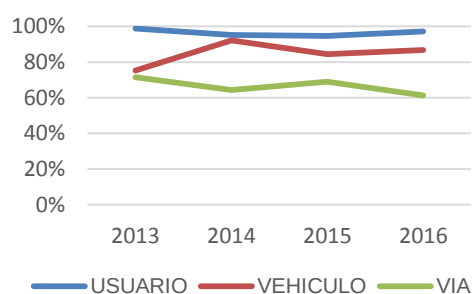
Figura 84: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 93.8% del PIM de la región de Junín se ha destinado al componente vía, un 4.8% a vehículo y solo el 1.4% al componente de usuario.

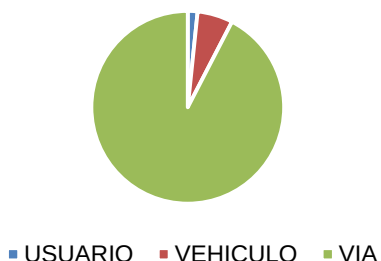
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente de usuario pasando de 95% en el 2014 a 97% en el 2016. Sin embargo, el porcentaje de ejecución del componente de vehículo ha pasado de 92% en el 2014 a 87% en el 2016 mientras que el de vía ha pasado de 64% a 61%.

Figura 85: Presupuesto ejecutado por componente 2013 - 2016, en porcentaje



La Libertad

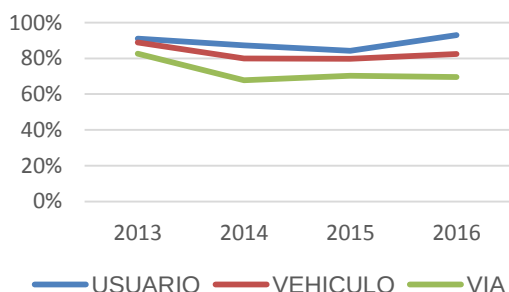
Figura 86: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 92.4% del PIM de la región de La Libertad se ha destinado al componente vía, un 6.0% a vehículo y solo el 1.6% al componente de usuario.

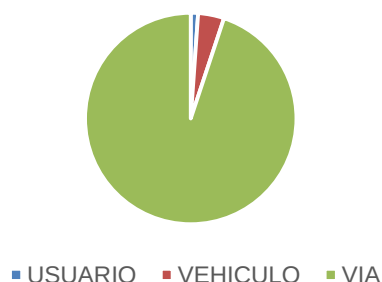
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente los 3 componentes. Del 2014 al 2016, en cuanto a usuario, ha pasado de 87% a 93%, de 80% a 83% en vehículo y de 68% a 70% en vía.

Figura 87: Presupuesto ejecutado por componente 2013 - 2016, en porcentaje



Lambayeque

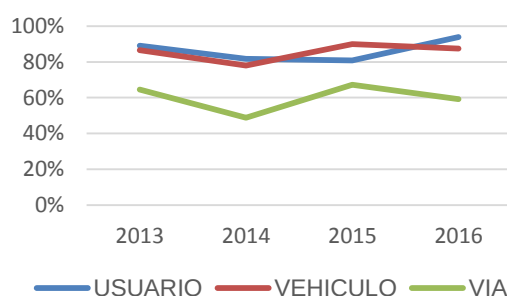
Figura 88: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 94.9% del PIM de la región de Lambayeque se ha destinado al componente vía, un 4.0% a vehículo y solo el 1.1% al componente de usuario.

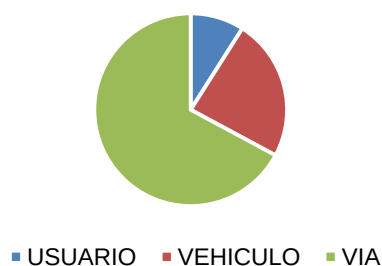
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente los 3 componentes. Del 2014 al 2016, en cuanto a usuario, ha pasado de 82% a 94%, de 78% a 87% en vehículo y de 49% a 59% en vía.

Figura 89: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Lima

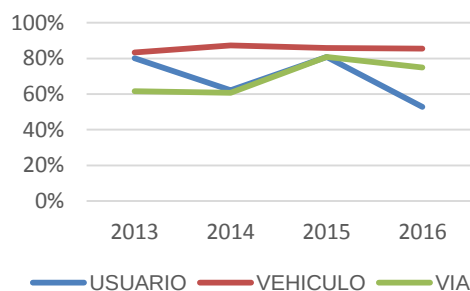
Figura 90: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 67.1% del PIM de la región de Lima se ha destinado al componente vía, un 23.8% a vehículo y solo el 9.0% al componente de usuario.

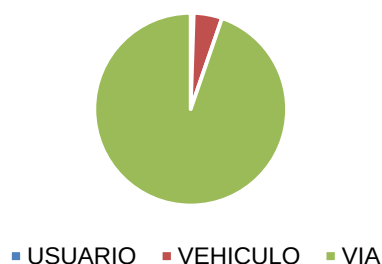
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente vía, pasando de 61% en el 2014 a 75% en el 2016. Sin embargo, el componente de usuario ha pasado de 62% del 2014 a 53% en el 2016 y el de vehículo ha pasado de 87% a 86%.

Figura 91: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Loreto

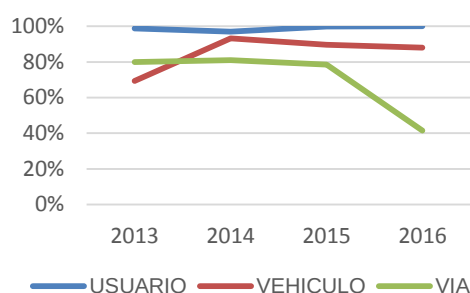
Figura 92: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 94.7% del PIM de la región de Lima se ha destinado al componente vía, un 4.8% a vehículo y solo el 0.5% al componente de usuario.

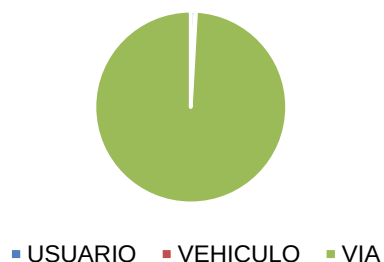
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente usuario, pasando de 97% en el 2014 a 100% en el 2016. Sin embargo, el componente de vehículo ha pasado de 93% del 2014 a 88% en el 2016 y el de vía ha pasado de 81% a 42%.

Figura 93: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Madre de Dios

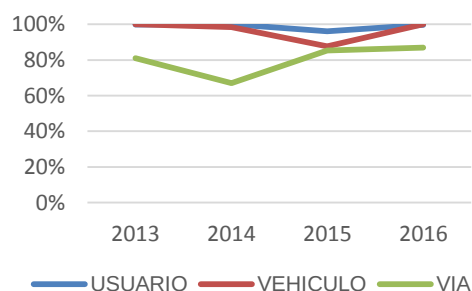
Figura 94: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 99.1% del PIM de la región de Madre de Dios se ha destinado al componente vía, un 0.1% a vehículo y solo el 0.8% al componente de usuario.

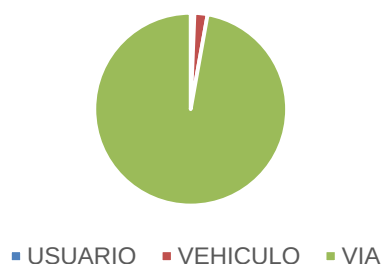
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un claro crecimiento en la ejecución del componente de vehículo, pasando de 98% en el 2014 a 100% en el 2016 y del componente vía, pasando de 67% a 87%.

Figura 95: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Moquegua

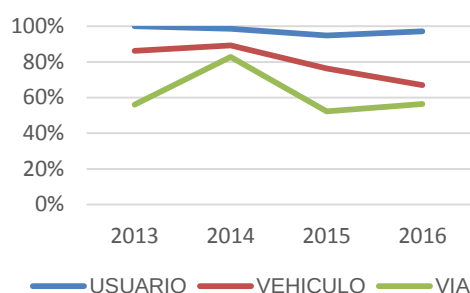
Figura 96: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 97.2% del PIM de la región de Moquegua se ha destinado al componente vía, un 2.2% a vehículo y solo el 0.6% al componente de usuario.

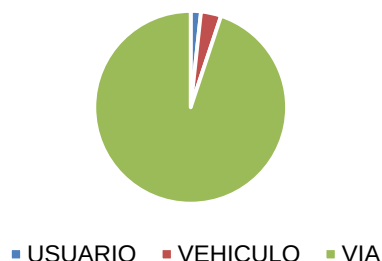
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar que el porcentaje de ejecución de los 3 componentes se ha reducido para el período 2014-2016. En cuanto al componente de usuario, el porcentaje ha pasado de 99% a 97%, de vehículo de 89% a 67% y de vía, de 83% a 56%.

Figura 97: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Pasco

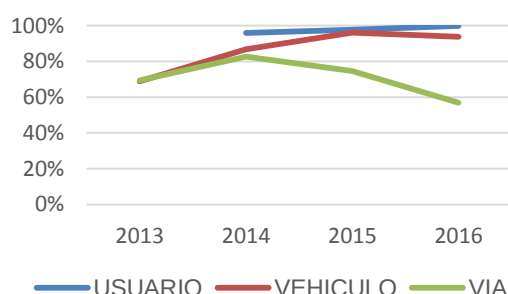
Figura 98: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 94.9% del PIM de la región de Pasco se ha destinado al componente vía, un 3.4% a vehículo y solo el 1.7% al componente de usuario.

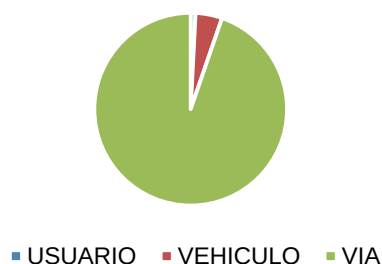
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un crecimiento en el período 2014-2016, pasando de 96% a 100% y de 87% a 94%. Sin embargo, en cuanto a vía, se ha pasado de 83% a 57%.

Figura 99: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Piura

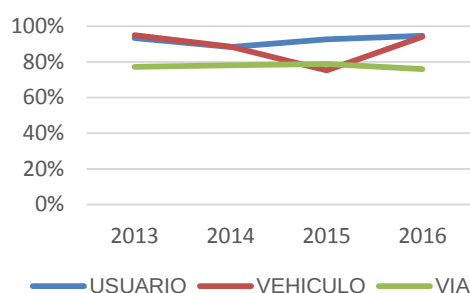
Figura 100: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 94.7% del PIM de la región de Piura se ha destinado al componente vía, un 4.5% a vehículo y solo el 0.8% al componente de usuario.

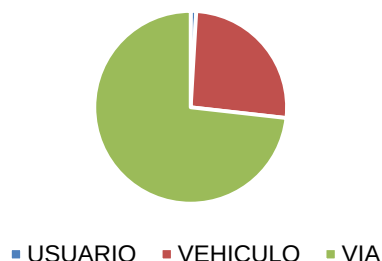
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un crecimiento en el período 2014-2016 para todos los componentes. En cuanto a usuario, se ha pasado de 88% a 95%, en cuanto a vehículo, de 89% a 94%. Sin embargo, en cuanto a vía, ha pasado de decrecido de 78% a 76%.

Figura 101: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Callao

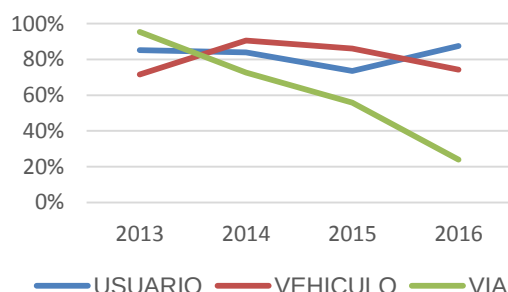
Figura 102: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 73.2% del PIM de la región de Callao se ha destinado al componente vía, un 25.9% a vehículo y solo el 0.9% al componente de usuario.

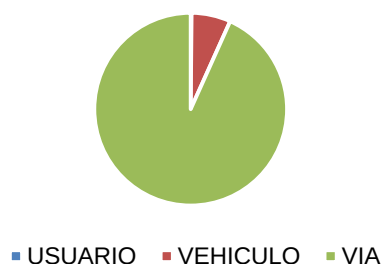
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un crecimiento para usuario, pasando de 84% a 88%. Sin embargo, el componente de vehículo ha pasado de 91% a 74% y el de vía de 73% a 24%.

Figura 103: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Puno

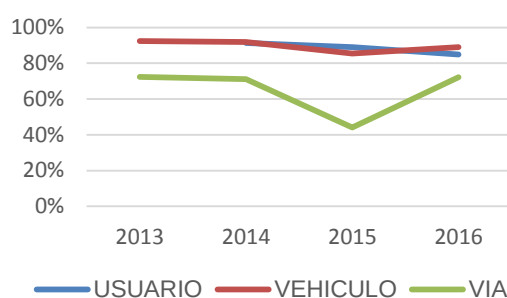
Figura 104: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 93.3% del PIM de la región de Puno se ha destinado al componente vía, un 6.6% a vehículo y solo el 0.2% al componente de usuario.

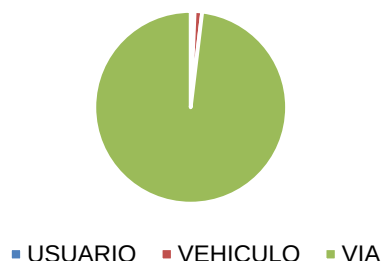
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar un crecimiento para vía, pasando de 71% a 72%. Sin embargo, el componente de vehículo ha pasado de 92% a 89% y el de usuario de 91% a 85%.

Figura 105: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



San Martin

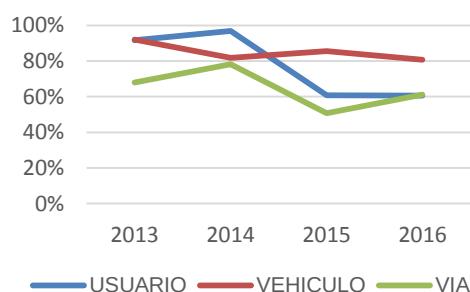
Figura 106: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 98.1% del PIM de la región de San Martín se ha destinado al componente vía, un 1.3% a vehículo y solo el 0.7% al componente de usuario.

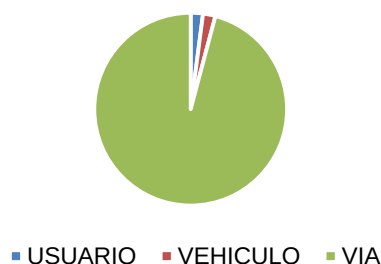
En cuanto al presupuesto ejecutado según componente, se puede observar que, para los 3 componentes, el porcentaje ha retrocedido en el período 2014-2016. Para usuario, ha pasado de 97% a 61%, para vehículo de 82% a 81% y para vía de 78% a 61%.

Figura 107: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Tacna

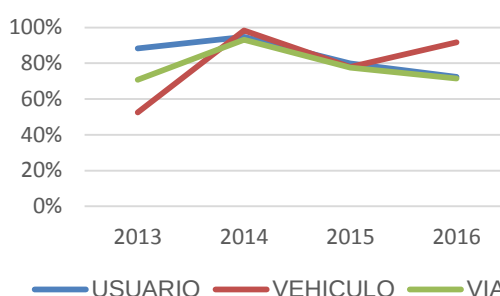
Figura 108: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 95.9% del PIM de la región de Tacna se ha destinado al componente vía y un 2.1% a vehículo y usuario.

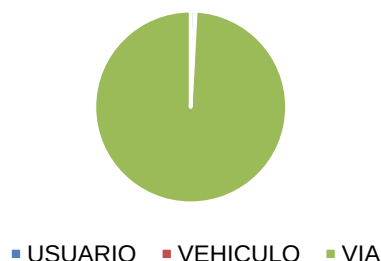
En cuanto a la ejecución del presupuesto, desde el año 2014 los componentes de usuarios y vías han seguido una tendencia negativa, llegando ambos a tener una ejecución del 71%. Mientras que, el componente de vehículo ha tenido un crecimiento desde el año 2015, siendo el porcentaje de ejecución 92% el año 2016.

Figura 109: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Tumbes

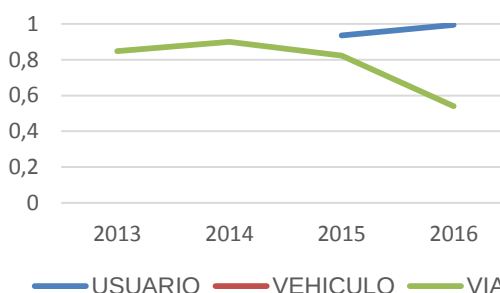
Figura 110: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



La composición del presupuesto para la región de Tumbes está conformada en el 99% de presupuesto destinado a las actividades relacionadas al componente de vías. Luego, no existe presupuesto destinado al componente de vehículos por lo que su participación es del 0%. En el año 2015 se abrió el presupuesto para el componente de usuario, siendo sólo de 1%.

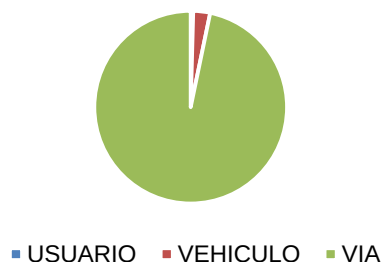
En el caso de la región de Tumbes, hasta el año 2015 sólo se destinaba presupuesto a actividades relacionadas al componente de vías. En el año 2015, se abrió el presupuesto para el componente de vehículos y su ejecución fue de 93 y 99% los años 2015 y 2016 respectivamente. Mientras que el presupuesto ejecutado del componente de vías a seguido una tendencia negativa, llegando a ser de sólo 54% el año 2016.

Figura 111: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



Ucayali

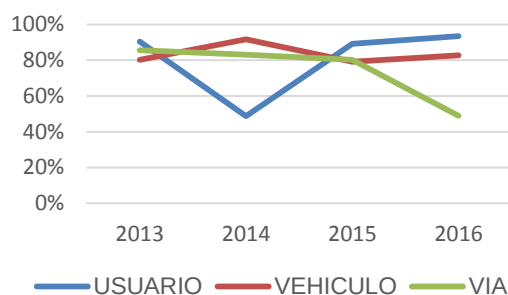
Figura 112: Composición del presupuesto por componente 2013 - 2016



Para el período 2013-2016, el 96.7% del PIM de la región de Ucayali se ha destinado al componente vía, un 2.8% a vehículo y 0.4% a usuario.

En cuanto al porcentaje de ejecución, el componente de usuarios ha seguido una tendencia positiva desde el año 2014, llegando a tener una ejecución de 96% el año 2016. Mientras que el presupuesto ejecutado del componente vías ha seguido un decrecimiento en todo el periodo 2013-2016, llegando a sólo el 49% del presupuesto ejecutado el 2016. El componente vehículo se ha mantenido estable promediando 82% de la ejecución

Figura 113: Presupuesto ejecutado por componente 2013 – 2016, en porcentaje



3.4. COSTOS DE LOS BIENES Y/O SERVICIOS Y SUS METAS FÍSICAS (CONTENIDO 18)

El cálculo de los costos unitarios por actividades permite generar información para cuantificar el costo de los bienes y servicios entregados y, así, poder calcular el presupuesto de la institución. Tras la revisión del Anexo 02 y el SIAF – Consulta Amigable se pudo obtener el listado de insumos de las actividades del PP0148 y del PP0138.

No se obtuvo detalle de los costos unitarios de las actividades del PP0148. En cuanto a las actividades del PP0138, se logró hacer un proxy de los costos unitarios con el ratio: Meta Física Ejecutada sobre Presupuesto Ejecutado para cada actividad del año 2016. Por ello, cabe la posibilidad de que los montos presentados a continuación difieran de los reales.

Tabla 71. Producto 3000480: Red Vial Auditada o Inspeccionada en Seguridad Vial

Actividad	Lista de insumos	Costo por meta física
5001483: Inspección de seguridad vial	Contratación de RR.HH. para servicio de inspección y de observación	S/.383.27 por kilómetro
	Equipos GPS	
	Cámaras de video	
	Cámaras fotográficas	
	Equipos opcionales para inspección (reflectómetro vertical y horizontal, radar de velocidad, odómetro)	
	Mantenimiento de equipos	
	Computadores	
	Software especializado	
	Gastos en viáticos	
	Gastos en movilidad	
	Gastos en gasolina para inspección de campo	
	Gastos en pasajes para inspección de campo	
	Equipos de protección y seguridad laboral	
	Equipos especializados según clima y geografía	
5001484: Auditoría de seguridad vial	Contratación de RR.HH. para servicio de inspección y de observación	S/.25,064.36 por proyecto auditado
	Equipos GPS	
	Cámaras de video	
	Cámaras fotográficas	
	Equipos opcionales para inspección (reflectómetro vertical y horizontal, radar de velocidad, odómetro)	
	Mantenimiento de equipos	
	Computadores	
	Software especializado	
	Gastos en viáticos	
	Gastos en movilidad	
	Gastos en gasolina para inspección de campo	
	Gastos en pasajes para inspección de campo	
	Equipos de protección y seguridad laboral	
	Equipos especializados según clima y geografía	
5001485: Auditoría de	Contratación de especialistas en seguridad vial, infraestructura, tránsito, transporte, gestión, salud, educación, abogados, manuales internacionales, normativa nacional e internacional.	S/.190,997

**PERÚ****Ministerio
de Economía y Finanzas**

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.

INFORME FINAL

Actividad	Lista de insumos	Costo por meta física
seguridad vial	Computadores	.86 por normas
	Manuales internacionales	
	Normativa nacional e internacional	
5001486: Detección de puntos negros o tramos de concentración	Contratación de RR.HH. para servicio de auditoría	S/.81.73 por estudio
	Contratación de estadísticos	
	Contratación de ingenieros	
	Computadores	
	Software estadístico	
	Software para creación de mapas geodiferenciados (GIS)	
	Gastos en viáticos	
	Gastos en movilidad	
	Gastos en gasolina	
	Gastos en pasajes para levantamiento de campo	

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 72. Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Actividad	Lista de insumos	Costo por meta física
5001487: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Contratación de RR.HH. Profesionales, técnicos y capacitadores	S/.21.93
	Computadores	
	Accesorios	
	Computadores portátiles	
	Proyector multimedia	
	Servicio de internet	
	Infraestructura de capacitación	
	Materiales didácticos	
	Materiales de oficina (hojas bond, cuadernos, lapiceros, grapas, perforadoras, cinta adhesiva, pizarras acrílicas, tinta para impresora, fotocopias, tableros, escritorios, estantes, sillas, entre otros)	
	Servicio de alquiler de local (auditorios)	
	Servicio de courier	
	Impresión de material de difusión	
	Póliza de seguro	
	Gastos en pasajes	
	Gastos en viáticos	
5001488: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	Contratación de RR.HH. en comunicaciones, especialistas y técnicos en seguridad vial	S/.3,741.41 por campaña
	Computadores	
	Accesorios	
	Computadores portátiles	
	Proyector multimedia	
	Servicio de internet	
	Materiales de oficina (hojas bond, cuadernos, lapiceros, grapas, perforadoras, cinta adhesiva, pizarras acrílicas, tinta para impresora, fotocopias, tableros, escritorios, estantes, sillas, entre otros)	

**PERÚ****Ministerio
de Economía y Finanzas**

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal (EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

Actividad	Lista de insumos	Costo por meta física
	Material de difusión: (CDs, DVDs, trípticos, folletos, afiches, pancartas, banners, carteles, merchandasing)	
	Equipos de fiscalización (etilómetro y cinemómetro)	
	Servicio de alquiler de local (auditorios)	
	Servicio de courier	
	Servicios de medios de comunicación	
	Servicios de central de medios	

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 73: Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Actividad	Lista de insumos	Costo por meta física
5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial	Contratación de RR.HH. en comunicaciones, especialistas y técnicos en seguridad vial	S/.7.07 personas capacitadas
	Computadores	
	Accesorios	
	Computadores portátiles	
	Proyector multimedia	
	Servicio de internet	
	Materiales de oficina (hojas bond, cuadernos, lapiceros, grapas, perforadoras, cinta adhesiva, pizarras acrílicas, tinta para impresora, fotocopias, tableros, escritorios, estantes, sillas, entre otros)	
	Material de difusión: (CDs, DVDs, trípticos, folletos, afiches, pancartas, banners, carteles, merchandasing)	
	Servicio de alquiler de local (auditorios)	
	Servicio de Courier	
	Impresión de material de difusión	
	Póliza de seguro	
	Gastos en pasajes	
	Gastos en viáticos	
5001490: Capacitación a especialistas en temas de seguridad vial	Contratación de RR.HH. en comunicaciones, especialistas y técnicos en seguridad vial	S/.40.01 por persona capacitada
	Computadores	
	Accesorios	
	Computadores portátiles	
	Proyector multimedia	
	Servicio de internet	
	Materiales de oficina (hojas bond, cuadernos, lapiceros, grapas, perforadoras, cinta adhesiva, pizarras acrílicas, tinta para impresora, fotocopias, tableros, escritorios, estantes, sillas, entre otros)	
	Equipos de fiscalización (etilómetro y cinemómetro)	

Actividad	Lista de insumos	Costo por meta física
	Servicio de courier	
	Impresión de material de difusión	
	Póliza de seguro	
	Gastos en pasajes	
	Gastos en viáticos	

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Tabla 74. Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Actividad	Lista de insumos	Costo por meta física
5003427: Emisión de licencias de conducir de clase A	Material de información en diferentes medios (trípticos, página web, módulos de atención al ciudadano, entre otros)	S/.1.01 por licencia otorgada
	Centros médicos autorizados	
	Centros autorizados o instalaciones de Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones	
	Contratación de RR.HH. capacitado	
	Bienes y servicios para el mantenimiento y operación de instalaciones	
	Personal capacitado en ventanilla	
	Computadores	
	Impresoras	
	Acceso eficiente al Sistema Nacional de Conductores	
	RR.HH. capacitado en fiscalización	
	Otros recursos de fiscalización	
5003428: Emisión de licencias de conducir de vehículos menores	Material de información en diferentes medios (trípticos, página web, módulos de atención al ciudadano, entre otros)	S/. 10.32 por persona capacitada
	Centros médicos autorizados	
	Escuela de conductores autorizados o personal especializado de la dependencia competente de la municipalidad en materia de transporte	
	Centros autorizados o instalaciones especiales de la Municipalidad	
	Bienes y servicios para el mantenimiento y operación de instalaciones	
	Formularios impresos	
	Computadores	
	Impresoras	
	Aplicativo informático (Sistema Nacional de Conductores)	
	RR.HH.	
	Papel teslin	
	Rollos de laminados o policarbonato	



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

Actividad	Lista de insumos	Costo por meta física
	Línea de producción	

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL*

PARTE II: TEMAS DE EVALUACIÓN

4. DISEÑO DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA

4.1. MODELO CONCEPTUAL (CONTENIDO 19)

4.1.1. Descripción del Modelo Conceptual

Con el fin de evaluar si el modelo conceptual presentado (árbol de causas y/o modelo conceptual existente) cuenta con los componentes suficientes y necesarios para llegar al objetivo atribuible a la IPE, se van a desarrollar las siguientes tareas:

En primer lugar, se presenta una breve descripción del modelo conceptual de los programas presupuestales 138 y 148 presentados en la Parte 1 de esta EDEP: “Información sobre la Intervención Pública Evaluada”.

Seguidamente, se procederá al análisis de dicho modelo conceptual, evaluando las causas originales. En este sentido, puede suceder:

- Que no sean coherentes y no se identifique sustento, por lo que se procederá a descartarlas dentro del marco lógico de la IPE.
- Que sean coherentes pero que no tengan sustento. Se procederá en este caso a la investigación de Papers o Benchmark que sirvan de sustento.
- Que sean coherentes y tengan suficiente sustento, lo cual será incluido como tal.

Una vez realizado dicho análisis, y en el caso de identificar alguna causa que no haya sido incluida, se listará la misma, así como su relevancia para el caso y la evidencia que sustenta dicha causa.

De este modo, de no ser un modelo completo o adecuado, se desarrollará una propuesta de modelo, correspondiente a un objetivo atribuible a la IPE, el cual será presentado en el último acápite de este epígrafe.

Continuando con el criterio adoptado en la Parte I de esta EDEP, para la concreción de este apartado se contemplará la información incluida sobre transporte terrestre en el PP0138 relativa al mantenimiento y seguridad vial dentro del ámbito urbano, y aquella información relevante desde este punto de vista contenida en el PP0148.

4.1.2. Análisis del Modelo Conceptual

Dentro del presente apartado, se procede a analizar las causas del PP0138 y PP0148 relacionadas con las acciones de mantenimiento orientadas a la mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano, las cuales han sido listadas en el apartado anterior:

- CD1: Inadecuadas condiciones de las vías de transporte (PP138)
- CD2: Incumplimiento e infracción a la normatividad de transporte y tránsito (PP138)
- CD3: Insuficiente e inadecuada Infraestructura (PP148)
- CD4: Débil gestión del tránsito en las ciudades (PP148)
- CD5: Operadores (buses y taxis) ofrecen servicios de baja calidad (PP148)
- CD6: Parque automotor deteriorado (PP148)

CD1: Inadecuadas condiciones de las vías de transporte (PP138)

Dentro de esta causa, se identifican a su vez los siguientes problemas o causas indirectas:

- Deficiencias de estudios y ejecución de obras viales
- Inadecuada construcción, rehabilitación y mejoramiento de vías
- Inadecuada conservación vial
- Fenómenos naturales adversos

Si se analizan las evidencias presentadas que justifiquen la relación de causalidad respectiva, se constata que dichas evidencias justifican la relación de causalidad.

Así, dentro del *Informe final - Presupuesto Público Evaluado (PPE) – “Conservación o mantenimiento de carreteras”*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. MEF (junio 2008), se identifica como actividad del PPE las emergencias en la Red Vial, ya que los fenómenos climáticos que implican la presencia de siniestros, tales como derrumbes, huaycos, crecidas peligrosas, acarreo de material extraordinario, impactan fuertemente en la infraestructura de transporte (pág. 57).

Dicho Informe también evidencia la relación de causalidad en el caso de inadecuada construcción o rehabilitación de las vías. Así, en su página 118 cita que una vez realizadas las encuestas de percepción, en el caso del mantenimiento, tanto en 2004 como en 2005 el 31% de encuestados consideró que dichas actividades se realizaron de manera inadecuada, e idéntico resultado se obtuvo sobre las actividades de rehabilitación.

Por su parte, el *“Plan de Negocios Año 2015 Intersur Concesiones S.A – Tramo Vial 4”* también presenta evidencias que justifiquen la relación de causalidad. Así, dentro de mantenimiento (indicador ejecutivo) incluye aquellos trabajos de emergencia preventiva y correctiva (limpieza de cauces, reforzamiento de estribos, etc.) llevados a cabo tras el acontecimiento de diversos eventos clasificados como de Emergencia (ej: desbordamiento de río).

El informe *Evaluación Económica, Social, Ambiental e Institucional del Provías Rural, Instituto Cuánto 2004.*, por su parte, aborda la relación sobre los caminos rehabilitados y el ahorro de tiempo de recorrido generado en comparación de lo que se esperaría de no haber habido intervención. Dado el objetivo de esta IPE, no será considerada como sustento, ya que señala que, en infraestructura y servicios de transporte, los impactos son altos por la importante reducción en el tiempo de traslado e incremento del tránsito de vehículos, pero no sustenta la evidencia de que una mejor infraestructura redunde en una mejora de la seguridad vial.

El *Plan Intermodal de Transporte 2004-2023 (MTC)*, en su capítulo 3, *Análisis de las características del sistema actual de carreteras*, presenta el estado de la red analizada. Así, para el caso de la red vecinal, el 87% de esta red tiene una superficie de grava o tierra, es decir, existe un alto porcentaje de vías vecinales (parte de ellas en entorno urbano), con unas condiciones inadecuadas de rodadura. Concretamente el 90% de las vías vecinales tiene unas condiciones de superficie regular o mala.

Por su parte, en el capítulo 8, Análisis de la Situación Financiera del Sector transporte, en sus conclusiones (página 8-75), se expone como tesis clave del desarrollo expuesto que el crecimiento económico está íntimamente ligado, como condición previa, al desarrollo de infraestructuras de servicios públicos, dentro de las cuales, las infraestructuras de transportes, en un país tan desarticulado geográficamente como el Perú, ocupan el lugar preponderante.

Por último, como evidencia que justifique la relación de causalidad, el *Informe Final Evaluación de Impacto 2006. GRADE (julio 2007)*, aborda la relación de que una mejora en la transitabilidad de los caminos rurales reduce el tiempo de viaje para llegar a los mercados y a los servicios públicos, con lo que mejora el acceso a la educación, salud, justicia y seguridad. No se considerará como sustento de la evidencia de relación de causalidad dado que no es este el objetivo de esta IPE.

Así pues, se considera que la evidencia presentada justifica la relación de causalidad. Sin embargo, se puede añadir la siguiente evidencia que justifica aún más la relación de causalidad entre una inadecuada construcción, rehabilitación y mejoramiento de las vías, conservación vial o fenómenos naturales adversos con la seguridad vial.

En primer lugar, la Universidad Politécnica de Cataluña (España), en su Portal de acceso abierto al conocimiento, en el estudio *“Factores Causantes de los Accidentes”*, 2006, se incluye a la vía como uno de estos. En su capítulo de Análisis de los parámetros principales, se incluye el estado del pavimento como un factor que juega un papel importantísimo cuando la calzada está mojada, especialmente en aquellos puntos en los que los vehículos han de modificar su velocidad o su trayectoria.

El mal estado del pavimento puede dar lugar a accidentes al dificultar la conducción, llegando incluso a causar averías en el vehículo. Sin embargo, tal y como dicta la teoría del riesgo constante, en estos tramos en mal estado los conductores suelen reducir la velocidad y prestar mayor atención, lo que es positivo desde el punto de vista de la seguridad, por lo que se debe buscar un punto de equilibrio.

CD2: Incumplimiento e infracción a la normatividad de transporte y tránsito (PP138)

Dentro del incumplimiento e infracción de la normatividad, se identifican a su vez los siguientes problemas:

- Educación vial no promueve la seguridad vial y la vida
- Inadecuada normatividad
- Estrategias de fiscalización de baja cobertura, bajo impacto y débil focalización

En el caso de las evidencias que justifiquen la relación de causalidad del Incumplimiento de la normatividad, el *“Anuario estadístico 2015 del MTC”*, en El Capítulo 3. Transporte Terrestre por Carretera, muestra la situación del servicio de pasajeros y carga, indicando para cada uno de ellos información estadística acerca del número de empresas, características de la flota e intervenciones por acciones de fiscalización realizadas, consecuencia del incumplimiento de la normatividad.

A su vez, el Informe “*Safety on Roads: What’s the vision - Organization for Economic Cooperation and Development (2002)*”, pone de manifiesto la importante relación de causalidad entre el incumplimiento de la normatividad y la seguridad vial, incluyendo todos los aspectos directamente relacionados con la seguridad vial y con el incumplimiento de la normatividad. En este sentido, se mencionan aspectos como el incumplimiento de la norma por los conductores de vehículos pesados en cuanto a horas máximas permitidas de conducción sin descanso, el uso del cinturón de seguridad, el exceso de la velocidad máxima permitida, comportamiento de los peatones, etc. (pág. 46, 91, 98, etc.), y se muestra evidencia de prácticas llevada a cabo en diferentes países como Alemania, Reino Unido, etc.

Por su parte, el “*Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (www.oisevi.org)*, en su *Estudio de campo observacional urbano sobre uso de cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil en vehículos particulares y uso de cascos en motocicletas y ciclomotores en el Estado Plurinacional de Bolivia, 2013*”, propone como propuesta de acción encaminada a la mejora de seguridad vial, elaborar anualmente y realizar un plan de campañas especiales de control y vigilancia de infracciones directamente relacionadas con la seguridad vial, considerando las consecuencias derivadas del incumplimiento de la normatividad, sustento añadido a la relación de causalidad.

Sin embargo, no se encuentra evidencia que justifique la relación de causalidad de las estrategias de fiscalización de baja cobertura, bajo impacto y débil focalización. Se considera que esta causa es coherente con el objetivo atribuible a la IPE.

Por otro lado, un informe de la DGT, realizado por el “*Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (Intras) de la Universidad de Valencia (2016)*”¹⁷, evalúa el impacto de la enseñanza de la Educación Vial en los alumnos de primaria, secundaria y bachillerato de España. En total han participado 4.062 alumnos a través de entrevistas en profundidad, realizadas tanto a ellos como a sus padres, profesores, equipo directivo y responsables de educación. Entre las principales cuestiones planteadas, se incluye la pregunta de si ¿Es efectiva la Educación Vial?

Las respuestas arrojan que, en el colegio, los niños que Sí han recibido Educación Vial tienen menos comportamientos de riesgo; actitudes más favorables hacia la seguridad vial; mayor y mejor conocimiento de las normas de tráfico y mayor y mejor reconocimiento de las señales de tráfico.

Además, aquellos niños que Sí creen que lo aprendido sea útil, tienen menos comportamientos de riesgo; más actitudes favorables hacia la seguridad vial; una mayor y mejor percepción del riesgo; mayor y mejor conocimiento de las normas de tráfico y de las señales, y, además, perciben menos comportamientos de riesgo en sus padres. Tienen buenos ejemplos en casa.

Dicho estudio se muestra como evidencia que sustenta la relación de causalidad relativa al punto de que una mejor educación vial redundará en una mejora de la seguridad vial.

¹⁷ <http://revista.dgt.es/es/educacion-formacion/noticias/2016/1122informe-situacion-educacion-vial-en-Espana-intras-dgt.shtml>

CD3: Insuficiente e inadecuada Infraestructura (PP148)

Dentro del PP148, la citada causa incluía a su vez diferentes causas indirectas. De ellas se identifica como relacionada con acciones de mantenimiento y mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano la de **Insuficiente infraestructura**.

En el caso de las evidencias que justifiquen la relación de causalidad, dicho PP148 presentaba en primer lugar, el informe *“Vida y muerte de las autopistas urbanas”*. EMBARQ, *Institute for Transportation and Development Policy, 2013*, abordaba la relación entre la infraestructura de las autopistas urbanas y el tráfico de pesados, ya que no es adecuada para el transporte de vehículos pesados puesto que estos desgastan y rompen vialidades, tienen problema para detenerse repentinamente y cuentan con grandes motores que contaminan en exceso. Los resultados de la evidencia se basan en la experiencia internacional, donde existe el problema de las autopistas urbanas. Es evidente que en muchas ciudades no se ha planificado adecuadamente la adaptación de camiones de carga a vías con infraestructura diseñada exclusivamente para soportar vehículos de dichos pesos. Es decir, desde el principio hubo una mala planificación estructural de transporte y **la infraestructura existente es inadecuada**.

“EMBARQ (2010). Lecciones aprendidas de mejoras en sistemas de autobuses de Latinoamérica y Asia. Modernización del transporte Público”. World Resources Institute, aborda la relación entre El BRT, que usa la infraestructura de vías existentes, por lo cual reduce la capacidad vial para el tráfico general. Analiza el caso del sistema de transporte rápido en autobús de Bogotá, Colombia (Transmilenio) y analiza las deficiencias de este sistema.

A diferencia de otros estudios, presenta un análisis completo y no sesgado a analizar el sistema en conjunto del Transmilenio. Este análisis permite estudiar las deficiencias infraestructurales de una de los sistemas de transporte más exitosos en Latinoamérica.

Evalúa las **condiciones de infraestructura** que se debe considerar para la elección de un sistema de transporte masivo: metro o BRT.

“Planning and design for sustainable urban mobility: policy directions. Global report on human settlements”. UN HABITAT. 2010, no puede considerarse como evidencia que sustente la causa ya que aborda la relación entre permitir planificar y diseñar adecuadamente con un sistema de transporte con un diseño sostenible, no siendo este el objetivo de esta IPE.

El informe de JICA. *“Encuesta de Recolección de Información Básica del Transporte Urbano en el área Metropolitana de Lima y el Callao”*. Enero, 2013.

Agencia de Cooperación Internacional del Japón se considerará como evidencia de sustento de la relación de causalidad, ya que aborda el análisis de alternativas de sistemas de transporte y evalúa las condiciones de infraestructura que se debe considerar para la elección de un sistema de transporte masivo: metro o BRT.

Por su parte, MTC y GIZ (2015) en el Informe *“TRANSPerú: Sustainable Urban Transport NAMA Perú”*, analiza cómo las barreras legales afectan a la implementación, entre ellas la de infraestructura, de sistemas adecuadas en el transporte. No se considera sustento relacionado con el objeto de esta IPE.

CAF (2011), en el informe *“Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina”*, aborda el análisis del caso del crecimiento de distintas ciudades de Latinoamérica y cómo la infraestructura del sistema de transporte se debe adecuar a las nuevas sociedades. El análisis que se realiza en este estudio permite observar cómo las urbes han ido en aumento y cómo en muchos casos la infraestructura del sistema de transporte ha sido insuficiente para responder a la creciente demanda urbana. Se considera por tanto evidencia que sustenta la relación de causalidad.

El MEF (2015), en su *“Guía metodológica para la identificación, formulación y evaluación social de proyectos de viabilidad urbana, a nivel de perfil”*. Servicios gráficos JMD S.R.L. orienta en la elaboración de estudios de pre inversión a nivel de perfil de proyectos de viabilidad urbana con el fin de que los estudios sean claros y precisos. Esta guía contribuye a que el Sistema Nacional de Inversión Pública se vuelva eficaz y oportuno, pero no resulta como sustento de relación de causalidad.

El MTC (2007), en *“Especificaciones técnicas generales para la conservación de carreteras”*, provee especificaciones técnicas que deben ser consideradas para la creación de carreteras en buen estado. Esta guía facilita y garantiza que se cree carreteras en buen estado y se considera por tanto sustento de la relación de causalidad.

Por último, el *“Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú: Prioridad del transporte público. Yayicho Engineering Co. Ltd. En asociación con Pacific Consultants International”* identifica entre los proyectos para el transporte urbano del área metropolitana de Lima y Callao en 2025, “formular la Red Vial capaz de atender la demanda de transporte en el futuro, implementándose proyectos de construcción, mejoramiento, expansión y rehabilitación vial capaces de disminuir la gran congestión de tránsito en las principales vías troncales, ya que identifica como problemas la congestión, que causará otros impactos negativos que perjudican el desarrollo sostenible”:

Analiza el sistema de transporte en Lima y Callao, considerando en su evaluación la infraestructura del transporte urbano y permite entender como en muchos casos la infraestructura del transporte urbano no responde a las necesidades de los ciudadanos. Se considera por tanto sustento de la relación de causalidad.

CD4: Débil gestión del tránsito en las ciudades (PP148)

Dentro de esta causa se incluyen directamente relacionada con el mantenimiento y seguridad vial enfocada en el ámbito urbano a:

- Insuficiente infraestructura semafórica
- Ausencia de normalización de los sistemas de semáforos y de los sistemas inteligentes
- Inadecuada señalización e insuficientes auditorías viales.
- Inadecuada gestión del transporte urbano de mercancías

Así, “Chen, Y.L. and Yang, H.H (2000), *Minimization of Travel Time and Weighted Number of Stops in a Traffic-light Network.*” Transportation Research B, 34, pp. 241-253,

abordan la relación entre el análisis de tiempo promedio y el número de paradas para el diseño de sistemas de semaforización. Se llega a la conclusión de que a partir de un adecuado sistema de semáforos es posible reducir el tiempo de viaje y detenciones, así como la mejora de la seguridad vial, siendo esta evidencia por tanto sustento de la relación de causalidad.

La Defensoría del Pueblo (2015), en el informe *“Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao” (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP)*, estudia el efecto de la falta de señalización y mal estado de las pistas en la seguridad vial, concluyéndose que la detección y eliminación de puntos críticos -entendidos estos como aquellos lugares en los que ha ocurrido al menos un accidente de tránsito con consecuencia fatal-, requiere del concurso de la Policía Nacional del Perú y los distintos niveles de gobierno, además de planes a mediano plazo con indicadores claros de su ejecución y el correspondiente impacto en la reducción de accidentes de tránsito. Se considera esta evidencia como sustento de gran valor para la relación de causalidad.

GTZ (2010) en *“Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities”*, analiza los efectos de la regulación y administración del transporte de mercancías por parte de las autoridades. Se concluye que la intervención del sector público en el transporte de carga debe comprender: infraestructura, gestión del tránsito, política ambiental, autorizaciones vehiculares, tributación, regulación del mercado, planificación urbana y uso de suelos. Igualmente, determina que los principales instrumentos para organizar el tránsito de carga son:

- Señalización.
- Semáforos.
- Implementación de vías de un solo sentido.
- Barreras físicas.
- Cobro por uso de vías

Cuando los vehículos pesados comparten el tránsito con vehículos de pasajeros, bicicletas y peatones, se incrementa el riesgo de accidentes. Para ello, se requiere la aplicación de soluciones de ingeniería de tránsito, gestión y organización eficiente de la logística.

Por tanto, esta evidencia se considera sustento de la relación de causalidad.

El estudio “Seguridad de tránsito: Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes”. Gold, Philip Anthony (1998), analiza la relación entre los efectos de la aplicación de la ingeniería vial y la prevención de accidentes de tránsito. Se concluye que la aplicación adecuada de la ingeniería vial es importante en la reducción de los accidentes y sus costos ya que permite corregir errores de diseño y señalización; permite contar con un adecuado análisis antes de la ejecución de proyectos viales, siendo por tanto sustento de la evidencia.

En el caso de *“Effects of Red Light Cameras on Violations and Crashes: A Review of the International Literature, Traffic Injury Prevention”*, Retting, Richard A; Susan A.

Ferguson & A. Shalom Hakkert (2003), 4:1, 17-23, analiza la relación entre los efectos del uso de cámaras y la detección de infracciones por no respetar las luces del semáforo. Entre sus conclusiones se afirma que se consigue un 25-30% de reducción de accidentes por el uso de cámaras para detectar infracciones. Se considera por tanto baliza esta evidencia como sustento.

“Improving traffic signal operations”. The Federal Highway Administration. US Department of Transportation (1995) analiza los efectos de los ajustes de tiempo en los semáforos en la reducción de la demora en el tránsito. Se concluye que por cada dólar invertido en optimizar la temporización de los semáforos se puede ahorrar entre 15 a 20 galones de combustible, considerándose evidencia sobre la mejora del tránsito a través de señalización.

“The enforcement chain: traffic law enforcement and road safety targets”. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands. Wegman, Fred (2000), analiza la relación entre los efectos del diseño vial y del comportamiento humano en el número y gravedad de accidentes. En este sentido, se concluye que las limitaciones de los usuarios de las vías deben ser consideradas en su diseño y asimismo, la seguridad vial debe ser determinante del diseño de las vías. Es por tanto sustento de la evidencia.

En *“Auditorías de seguridad vial: Experiencias en Europa. Instituto Vial Ibero-americano, Madrid. A2 Díaz (s.a.)”*, se analizan los efectos de las auditorías de seguridad vial en la prevención de accidentes. Las auditorías ayudan a mejorar la seguridad vial ya que permiten adelantarse a los efectos que producen las modificaciones en la infraestructura y en su entorno.

“Mantenimiento Vial: Informe Sectorial. Corporación Andina de Fomento. CAF (2010)”, analiza los efectos de las capacidades de las autoridades en el mantenimiento vial. Se debe fortalecer ciertas capacidades del sector público, específicamente las relacionadas con la regulación y el control ante la implementación de modelos de *participación privada en el mantenimiento de la infraestructura vial*.

“Estudio del Impacto Vial en la Red Metropolitana de Lima y Callao por el Flujo de Carga del Puerto, Aeropuerto y Zona De Actividad Logística (Informe Final), SIGMA & LOGIT (2010)”, analiza los efectos de la organización institucional en el transporte de carga. Las autoridades de los tres niveles de gobierno deben adoptar medidas para optimizar el desarrollo de las actividades de transporte de carga y su relación con los puertos y aeropuertos, reducir las externalidades negativas y recuperar la plusvalía de los espacios públicos.

Por último, el *“Estudio para el mejoramiento de la logística de distribución urbana de mercancías en Lima metropolitana y el Callao. MTC - TÁRYET & TEIRLOG. 2015*, aborda la problemática del transporte de mercancías en Lima Metropolitana y Callao, concluyéndose sobre el estado desordenado del mismo y la necesidad de un control de dicho transporte dentro del ámbito urbano como paso previo para la consecución de una mejor movilidad, y por ende, una mejora de la seguridad vial y menor deterioro de las vías.

CD5: Parque automotor deteriorado (PP148)

Dentro de esta causa se incluyen directamente relacionada con el mantenimiento y seguridad vial enfocada en el ámbito urbano a:

- Inadecuada normativa y deficiente sistema de homologación vehicular
- Inadecuado sistema de autorizaciones para las inspecciones técnicas vehiculares
- Incertidumbre sobre incentivos para reconversión de flota

En el caso de las evidencias que se presentaban en el PP148 como sustento de la relación de causalidad, se tiene lo siguiente.

“Park Vehicle hood and bumper structure design to mitigate casualties of pedestrian accidents”. Jae-Wan Lee, Kyong-Han Yoon, Youn-Soo Kang and Gyung-Jin, analiza la relación entre los efectos del diseño de parachoques y capots y la seguridad de los peatones. Se requiere mayor investigación para determinar el diseño adecuado de parachoques y capots respecto del cumplimiento de otras regulaciones o especificaciones técnicas distintas a la seguridad del peatón. Denota por tanto una relación con la causa directa.

“Toward designing pedestrian-friendly vehicles”. The University of Michigan. Transportation Research Institute. Ann Arbor, Michigan 48109-2150. U.S.A. Jingwen Hu & Klinich, 2012., estudia la relación entre las condiciones de los automóviles y los heridos en los accidentes vehiculares. Este documento nos informa acerca de cómo se pueden hacer mejores vehículos para proteger a los peatones en accidentes, siendo sustento de la causa.

“TRANSPerú – Sustainable Urban Transport”. NAMA Peru. MTC, GIZ (2015), por su parte, analiza los efectos de los programas de chatarreo en la modernización de flota, concluyendo que el retiro de vehículos obsoletos y de menor capacidad es crucial para reducir la competencia en la implantación de sistemas integrados de transporte.

Así mismo, estudio los efectos de un adecuado sistema de inspección técnica vehicular en el control de emisiones de dióxido de carbono. Se plantea un esquema integral de inspección vehicular que comprenda:

- Creación de Oficina de Homologación Vehicular.
- Proceso de certificación para los vehículos que entran en circulación.
- Establecimiento de estándares de eficiencia de combustible-
- Introducción de etiquetado sobre consumo y emisiones.

Por último, se establecen como necesarios los incentivos necesarios para implementar programas de modernización de flota. Así, se requiere establecer un marco normativo de alcance nacional y obtener presupuesto específico a fin de garantizar la continuidad de los programas de chatarreo.

“Adapting Transport Policy to Climate Change: Carbon Valuation, Risk and Uncertainty”, OECD/ITF (2015), OECD Publishing, Paris. Se centra entre otros en la relación del efecto de la consideración de la emisión de dióxido de carbono en la evaluación de las

políticas de transporte y en las inversiones del sector, concluyendo que debe establecerse un valor único al carbono dentro de una misma jurisdicción, para efectos de la evaluación de la inversión pública y de las políticas de mitigación. No es por tanto sustento de las causas que nos ocupan

La “*Memoria Institucional*” de SUTRAN (2014), contempla la relación entre los efectos del mal estado de los vehículos en la calidad y seguridad del servicio de transporte público, existiendo el detalle de las intervenciones con actas no conformes realizadas por SUTRAN en 2014.

Del mismo modo estudia los efectos del incumplimiento por parte de los Centros de Inspección Técnica Vehicular y su relación con la inseguridad vial. En 2014, de 459 intervenciones a los CITV, se levantaron 399 actas no conformes.

La “*Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú*”. DURSBECK, Frank (2013), por su parte, contempla los efectos del marco legal vigente y su inaplicación en las condiciones de seguridad de los vehículos que ingresan al mercado peruano. En este sentido, se propone que deben realizarse modificaciones al Reglamento Nacional de Vehículos, para efectos de la implementación de la homologación vehicular.

Entre los principales se encuentra la inclusión de la ficha técnica y las funciones del área responsable de la homologación vehicular ubicada dentro de la DGTT del MTC.

“*Homologaciones Vehiculares y Seguridad Vial en el Perú*”. VALENZUELA, Humberto (2016)., estudio la relación entre los efectos del mal estado de los vehículos y el número de accidentes. De los 95 mil accidentes de tránsito ocurridos en 2015; 1905 fueron ocasionados por fallas mecánicas.

“*Toward designing pedestrian-friendly vehicles. The University of Michigan. Jingwen Hu & Klinich, 2012. Transportation Research Institute. Ann Arbor, Michigan 48109-2150. U.S.A.*”, se estudia la relación entre las condiciones de los automóviles y los heridos en los accidentes vehiculares. Este documento nos informa acerca de cómo se pueden hacer mejores vehículos para proteger a los peatones en accidentes.

Principales hallazgos

A la fecha no se cuenta con estadísticas suficientes y confiables que logren justificar que el problema identificado es pertinente para una Intervención Pública Evaluada.

En cuanto a accidentes de tránsito, si bien existe información por año que da a notar cierto nivel de precariedad en cuanto a seguridad vial, esta es principalmente de rasgos generales y no desagregados.

En ese sentido, se cuenta con estadísticas de causas y ubicación de puntos negros. Por ejemplo, de los 95,532 accidentes de tránsito registrados en el 2015, 80% de accidentes están concentradas en Lima (55.8%), Arequipa (5.4%), La Libertad (5.1%), Cusco (4.8%), Piura (4%), Callao (3.7%) y Huánuco (2.8%). En cuanto a las causas, se puede inferir que, dado que no solo los conductores han sido los causantes de accidentes, en Perú aún no existe una cultura de seguridad vial.

Tal como reconoce el MTC, “la seguridad vial es uno de los principales retos ya que, a pesar de ser un país con bajo parque automotor en la región, tiene la mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (15.9 por cada 100,000 habitantes) al compararlo con Chile (12.3), Colombia (15.6) y Argentina (12.6)”.

En cuanto a mantenimiento, aun cuando se han realizado los esfuerzos por inventariar el estado de las vías urbanas, no se han conseguido resultados estructurales

4.1.3. Propuesta del Modelo Conceptual

Una vez analizadas las causas presentes en los programas presupuestales PP0138 y PP0148, relacionadas con el problema específico identificado en cada uno de ellos: “Inadecuado nivel de servicio del sistema de transporte peruano” y “Elevada congestión, inseguridad y altos costos ambientales en el transporte urbano”, respectivamente, y a su vez relacionadas con la seguridad vial y el mantenimiento, así como las evidencias que sustentan dicha relación de causalidad, se ha estudiado la propuesta de nuevo árbol de problemas, reordenado los problemas relacionados con la seguridad vial y el mantenimiento vial en el ámbito urbano, todos ellos abordados en estos momentos desde el PP138 y el PP148 .

De acuerdo con la literatura y práctica internacional, así como con las componentes sobre las que se estructura el Modelo Conceptual presentado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial en su “Plan Multisectorial de Seguridad Vial”, PEM 2017-2021, se proponen como principales ámbitos sobre los que se apoya la seguridad vial la **infraestructura vial, el usuario de la vía y el vehículo**. Son por tanto estos ámbitos sobre los que se desarrollará la propuesta de nuevo Marco Lógico de la IPE.

Cierto es que no son sólo estos tres factores los que deben ser considerados dentro del problema de la accidentalidad en las carreteras, sino que existe otro factor, a saber, el Factor Institucional, que está estrechamente vinculado con dicho problema.

Así, tanto el Factor Institucional y Normativo como la Coordinación Interinstitucional contemplan el nivel de implementación de medidas de política orientadas a la mejora de la seguridad vial, la elaboración de manuales o proyectos relacionados con dicha mejora, el control sobre los agentes implicados, la articulación entre actores, etc.

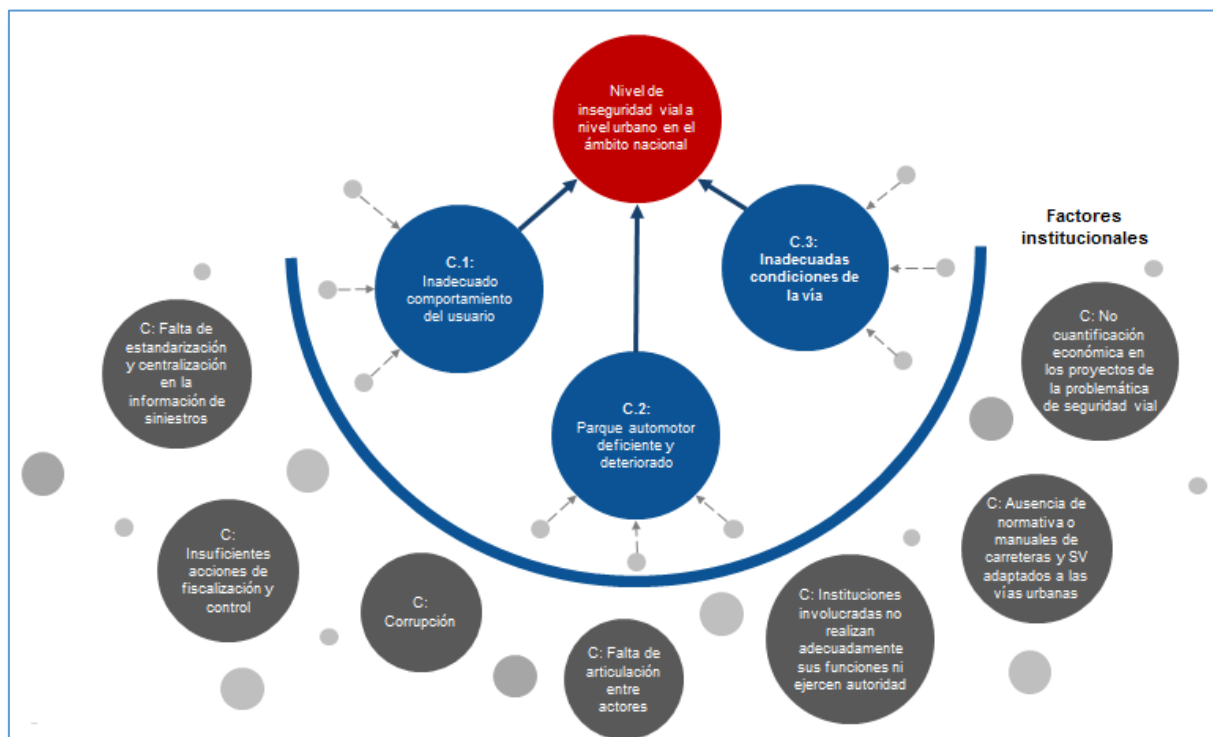
En el caso de la coordinación interinstitucional, debe partirse de la afirmación de que el problema de la accidentalidad en las carreteras afecta a todos los niveles de gobierno, nacional, regional, provincial y distrital, en la medida en que todos estos niveles de gobierno, en mayor o menor medida, tienen competencias en materia de transporte e infraestructuras de transporte terrestre en el Perú. De este modo, aquellas actuaciones, independientemente de la naturaleza de las mismas, cuyo objetivo sea la mejora de la seguridad vial en dichas infraestructuras, deberán estar apoyadas institucionalmente y de una forma coordinada entre todas las entidades u áreas involucradas.

Así queda reflejado en el “Informe Mundial OMS 2004”, el cual contiene como recomendaciones para la mejora de la seguridad vial las siguientes:

1. Designar un organismo coordinador en la Administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial.
2. Evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención en la materia en cada país.
3. Preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial.
4. Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema.
5. Aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas.
 - a. Incorporar la seguridad vial en la planificación.
 - b. Establecer y aplicar límites de velocidad y de alcoholemia.
 - c. Establecer y aplicar normas de cinturones de seguridad, casco y sillas infantiles.
 - d. Diseñar vehículos resistentes a los impactos.
 - e. Someter los proyectos de carreteras a una revisión de seguridad independiente.
 - f. Incorporar la seguridad a la gestión de las carreteras existentes.
 - g. Reforzar los procedimientos de asistencia a las víctimas.
 - h. Fomentar la información y educación a la sociedad.
 - i. Luces de conducción diurna.
6. Apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional

En resumen, y tal y como se muestra en la siguiente figura, el nivel de inseguridad vial a nivel urbano en el ámbito nacional se apoya en los tres ámbitos señalados, usuario, vehículo e infraestructura, con un cuarto ámbito relacionado con factores institucionales que actúa transversalmente al resto.

Figura 114: Ámbitos implicados en la inseguridad vial a nivel urbano



Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Dado el objeto de esta EDEP, y bajo la consideración de la naturaleza de una IPE, se considerarán las causas del problema relacionadas con usuario, vehículo e infraestructura, incluyéndose lo relacionado a Factores Institucionales como recomendaciones adicionales al diseño propuesto.

Propuestas de Causas

A continuación, se enumeran las causas que se proponen dentro de la propuesta de nuevo Marco Lógico, así como la evidencia que se considera como sustento de la relación causal.

- 1. Inadecuado comportamiento del usuario de las vías
 - 1.1. Personas con condiciones psicotécnicas insuficientes para conducir (nueva, proviene de rediseño PP0138)
 - 1.2. Conducción temeraria de chóferes (nueva, proviene del PP0138)
 - 1.3. Actitud riesgosa de peatones (nueva)
- 2. Parque automotor deficiente y deteriorado
 - 2.1. Inexistentes o Insuficientes incentivos para la renovación vehicular (PP0148)
 - 2.2. Inadecuado sistema de autorizaciones para las inspecciones técnicas vehiculares (PP0148)



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

2.3. Inexistente o Inadecuado sistema de homologación vehicular (PP0148)

- 3. Inadecuadas condiciones de las vías urbanas

- 3.1. Deficiente construcción y mantenimiento de las vías (PP0148)

- 3.2. Ineficiente gestión del tránsito (PP0148)

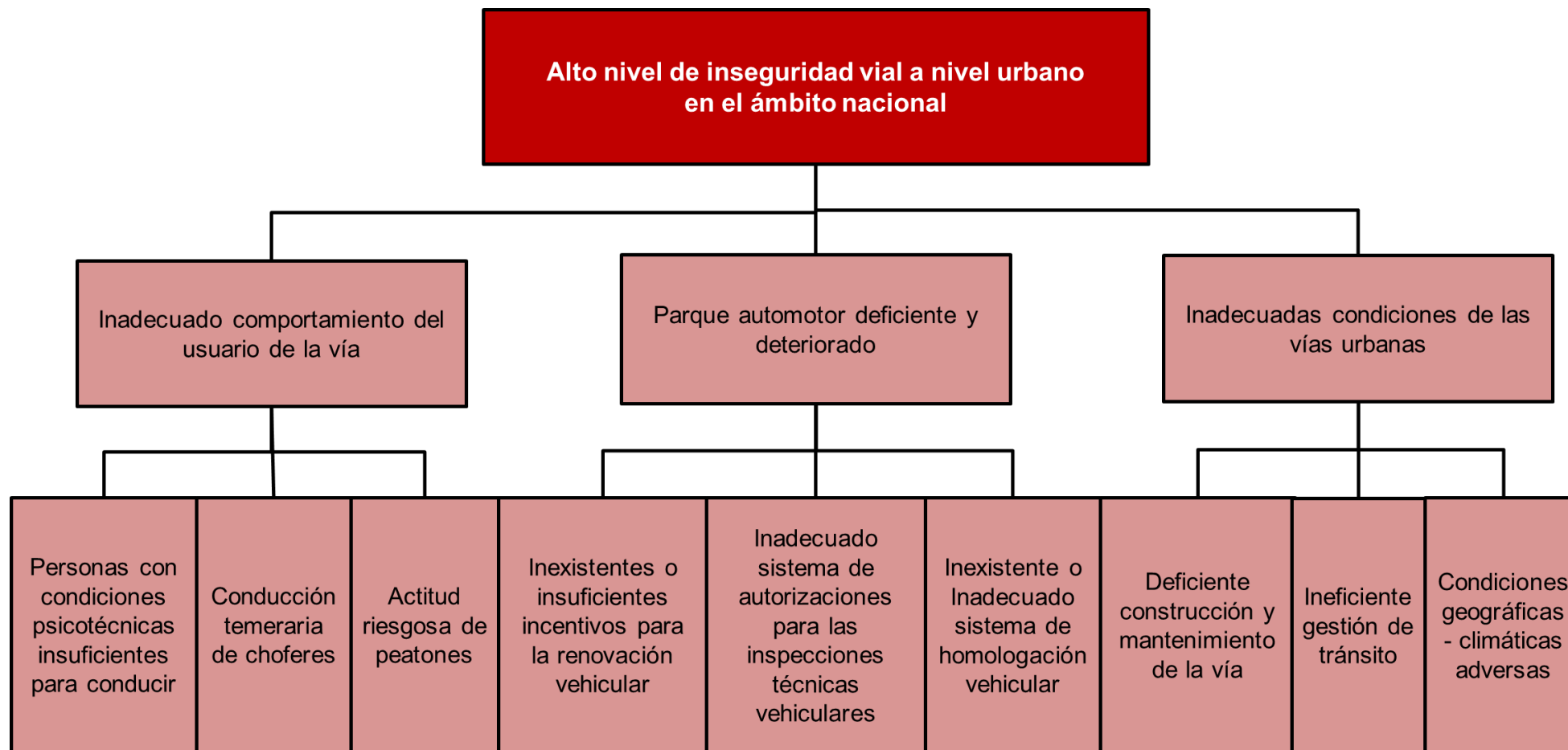
- 3.3. Condiciones geográficas/climáticas adversas (PP0138)

Como recomendaciones adicionales se propone:

- Mejora de las Capacidades de planificación

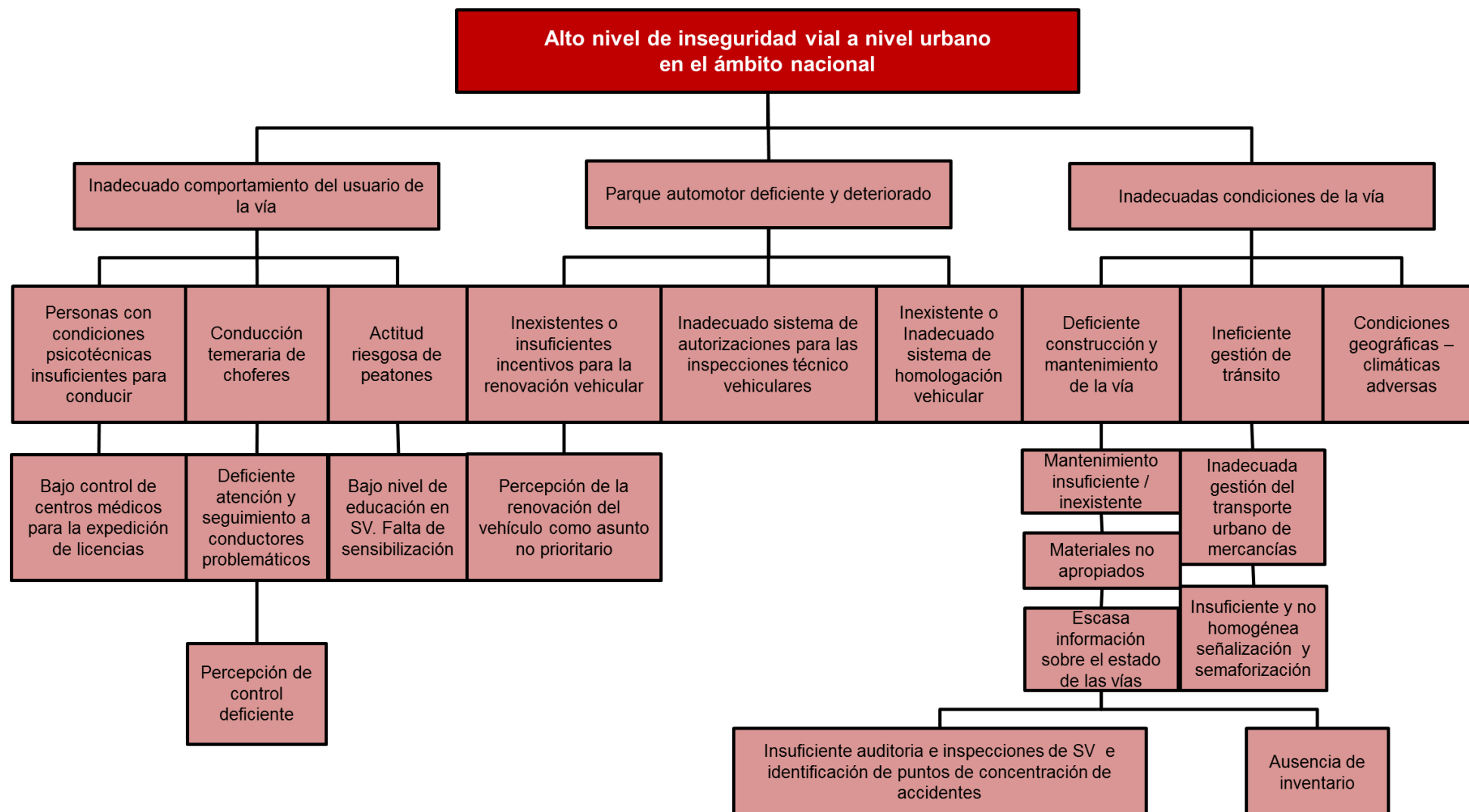
Esta propuesta de causas está en consonancia con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PENsv 2017-2021 (CNSV) el cual se articula sobre los cinco pilares (ámbitos) de actuación que contempla el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas.

Figura 115: Propuesta de modelo conceptual de Árbol de problemas



Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Figura 116: Propuesta de modelo conceptual de Árbol de problemas 2



Como evidencia que sustente la relación de causalidad se tiene:

A. Inadecuado comportamiento del usuario de las vías

Dentro del PP138, se incluye como causa directa el incumplimiento a la normatividad de transporte y tránsito y como causas indirectas aquellas relacionadas directamente con el usuario (contempladas ahora en la propuesta de marco lógico).

Entre las principales evidencias que sustentan la relación de causalidad, se tiene:

- Anuario estadístico 2015 del MTC.
- Safety on Roads: What's the vision - Organization for Economic Cooperation and Development (2002)
- Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (www.oisevi.org), en su Estudio de campo observacional urbano sobre uso de cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil en vehículos particulares y uso de cascos en motocicletas y ciclomotores en el Estado Plurinacional de Bolivia, 2013.
- "Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (Intras) de la Universidad de Valencia (2016)"¹⁸, DGT

Estas evidencias han sido analizadas en apartados anteriores. Se ha puesto de manifiesto la relación de causalidad entre un inadecuado comportamiento del usuario con el problema de la inseguridad vial en el ámbito urbano.

Y para cada una de las causas indirectas:

A.1. Personas con condiciones psicotécnicas insuficientes para conducir

En la monografía "Aspectos Psicológicos de la Seguridad Vial", Lic. Pablo N. Méndez, Psicólogo U.B.A, Psicología Forense y Psicoanálisis.Bs. As. Argentina (2011), se analiza uno de los factores fundamentales que inciden en la seguridad vial, el denominado "factor humano", en el que la Psicología tiene un amplio espacio de intervención, ya que su objeto de estudio es el comportamiento humano (entendiéndolo en su forma más amplia).

La Psicología del Tráfico y de la Seguridad Vial española, elaboró instrumentos de medición de las variables de tipo motivacional. La "*Escala de Percepción de Riesgo*," cuyos autores son José Soler de la Universidad de Valencia, mide la evaluación subjetiva del riesgo de una situación dada. Otra herramienta útil, es el "*Inventario de Situaciones de Ansiedad en el Tráfico*" desarrollado por Enrique Carbonell y Rosa Bañuls del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, Universidad de Valencia, y evalúa los efectos psicológicos de la exposición al tráfico en conductores profesionales y conductores noveles.

¹⁸ <http://revista.dgt.es/es/educacion-formacion/noticias/2016/1122informe-situacion-educacion-vial-en-Espana-intras-dgt.shtml>

El “*Reglamento General de Conductores*” español, en concreto el Anexo IV, regula las aptitudes psicofísicas requeridas – que son las que hay que evaluar – para obtener o prorrogar el permiso de conducción; en particular los trastornos neurológicos, mentales y de conducta.

Huguenin, R.D. (1988). The concept of risk and behaviour models in traffic psychology.

A.2. Conducción temeraria de choferes

Dentro de lo que se entiende por conducción temeraria de choferes, puede incluirse:

Conducción irresponsable: Niños en el asiento delantero, furgonetas con mercancías, hablar en la conducción, fumar, ingerir drogas, alcohol o fármacos en la conducción, etc.

Conducción agresiva: Hacer carreras en las vías públicas, cambios bruscos en la velocidad, adelantar sin mantener distancias, etc.

Conducción descortés: No indicar debidamente los giros, detenciones, adelantamientos, no dar luces durante la noche, etc.

Posición incorrecta: circular por carril inadecuado, no ceder el paso, no atender a las señales, etc.

Conducción entorpecedora: Conductores que van de paseo, conductores lentos que no dan paso, atascos de tráfico, etc.

Conducción autosuficiente: No dar preferencia de paso, vehículos rápidos, etc.

Conducción con visibilidad restringida: Conducción tras ingerir fármacos o drogas, escasa visibilidad en la carretera debido a la lluvia o niebla, adelantamientos en cambios de rasante, etc.

Conducción descuidada: Cerrar el paso y dificultar maniobras, no hacer uso de espejos retrovisores.

Agresividad en la conducción: la agresividad en la conducción es uno de los factores por los cuales se producen más accidentes de tráfico. Un indicador muy común es los toques de claxon, gestos y comentarios exagerados. Estas manifestaciones agresivas las muestran todo tipo de conductores y no sólo aquellos con especiales rasgos agresivos.

Son numerosos los estudios y publicaciones que han analizado la relación entre esta causa y el problema de la accidentalidad o inseguridad vial. En este sentido, y como dato significativo del Perú, pueden consultarse las estadísticas de accidentes en Perú o las estadísticas de la Policía Nacional del Perú.

Estas estadísticas señalan que no solo son los conductores los causantes de accidentes, los peatones también tienen responsabilidad en muchos casos. Esto nos permite concluir que “en el Perú no hay una cultura de seguridad vial”. De este modo, los accidentes de tránsito se producen a consecuencia de una acción riesgosa,

irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o carretera.

Asimismo, debido al incremento del parque automotor en la última década, se ha visto aumentado el riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito” (MINSA - Oficina de Estudios Estratégicos y Doctrina, 2009).

En el caso de Colombia, por citar otro ejemplo, en el 2013 acontecieron 21.808 accidentes de tránsito en el país, en los que perdieron la vida 3933 personas y resultaron lesionadas 28.458. Estas cifras preocupaban y por eso es que el Gobierno consideró fundamental revisar las medidas de carácter administrativo y penal para disuadir la conducción irresponsable y para sancionar de manera ejemplar a quien incurra en esta situación. Se propuso adoptar un nuevo término: “conductor temerario”. ¿Qué significa? El Gobierno examinó las principales explicaciones a la accidentalidad vial, encontrando que el 6,9 % de los accidentes obedece a conducir en estado de embriaguez, el 10,9 % a desobedecer señales de tránsito y el 10,7 % a exceso de velocidad. Se entendió la conducción temeraria como conducir bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, conducir con exceso de velocidad, irrespetar los semáforos, conducir en contravía, realizar ‘piques’, invadir las aceras, así como los separadores que son, en especial, para peatones, y conducir sin licencia.

Para actuar contra estos, se endurecieron las medidas fiscalizadoras, y se incluyó el término de homicidio culposo en el Código Penal en caso de víctima mortal como consecuencia de accidente causado por un conductor temerario.

Como otras evidencias que sustentan la relación de causalidad, se citan:

- El comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta. Amaro Egea Caparrós. Universidad de Murcia.
- Ganton, N. & Wilde, G.J.S. (1971). Verbal ratings of estimated danger by drivers and passengers as a function of driving experience. Informe de la Road and Motor Vehicle Traffic Safety Division. Ottawa, Canadá: Ministry of Transport
- “Policy Impact: Seat Belts - Centers for Disease Control and Prevention”. National Centre for injury and prevention and control. 2011, el cual estudia los efectos del uso de cinturón de seguridad en la reducción de accidentes de tránsito y de víctimas derivadas de éstos. La aplicación de sanciones estrictas (retiro del conductor) por no utilizar cinturón de seguridad es más efectiva que las multas. Un monto mayor de la multa incentiva más uso del cinturón.
- “The Economic Theory of Public Enforcement Law. Polinsky, Mitchell & Shavell Steven, 1999”, por su parte, se encarga de analizar los efectos de definición de las infracciones en el comportamiento de los conductores. El exceso de velocidad es una de las principales causas de accidentes por lo que debe adoptarse medidas para que se respeten los límites de velocidad. Ello implica intervenciones educativas personalizadas o interactivas entre conductores e instructores a fin de modificar el comportamiento de aquéllos.

- El “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2015), Organización Mundial de la Salud, 2015” estudia los efectos de medidas como la aplicación estricta de la ley y de campañas de sensibilización en la estabilización y reducción de la siniestralidad. En este sentido cita que la mitad de muertes en accidentes de tránsito pertenece al grupo de peatones, ciclistas y motociclistas.
- Traffic law enforcement: a review of the literature. Zaal, Dominic. Institute of Road Safety Research (SWOV), Leidschendam, The Netherlands. 1994 observa la relación entre los efectos de la aplicación de la ley, educación e ingeniería en el cumplimiento de las normas de tránsito. La aplicación del enforcement debe ser la solución final. La fiscalización debe ser apoyada por medidas como la educación vial, soluciones de ingeniería y modificación del entorno vial y físico.

A.3. Actitud riesgosa de peatones

Tal y como se comenta en el apartado anterior, las estadísticas señalan que no solo son los conductores los causantes de accidentes, los peatones también tienen responsabilidad en muchos casos.

Según la OMS, la mitad de los 1,3 millones de personas que mueren cada año en las carreteras del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas (*Fuente: OMS en su Nota Descriptiva 358 de septiembre de 2012*). En Europa, el 17% de los muertos en accidentes de tráfico son peatones, unos 7.500 concretamente mayores de 65, y varones menores de 19 años de edad (OMS).

En el estudio de “*Determinación de los factores de riesgo en accidentes donde están involucradas motocicletas en Bogotá*”, Diana Patricia Guzmán Alonso, Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Ingeniería Civil de Bogotá, 2011, se realizó un estudio de la accidentalidad durante el periodo 1998-2009 con este tipo de vehículos implicados, observándose que de los 221 casos de accidentes con peatones muertos en ATM, el 82% ocurrió por atropello y el 5% en un choque con otro vehículo, evidenciándose la vulnerabilidad del peatón en la vía y una mayor imprudencia en las vías por parte de los hombres ,ya que el mayor porcentaje de peatones muertos lo presentan los hombres con el 62% contra un 38% de mujeres.

En Managua, y de acuerdo con los datos de accidentalidad publicados por la Policía Nacional (área de investigación de accidentes), en el año 2013 en el 32% de los accidentes de tránsito se vio involucrado un peatón.

Por último, según el Estudio “*Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre*, Nelson Morales-Soto, Daniel Alfaro-Basso, Wilfredo Gálvez-Rivero, (Rev Peru Med Exp Salud Publica. 2010), en la estadística policial un 33% de accidentes se adjudica al exceso de velocidad, 28% a la imprudencia del conductor, **12% a la imprudencia del peatón**, 11% de los conductores estuvo en estado de ebriedad y sólo en 6% se identificó falla mecánica del equipo o inadecuada señalización de la vía; en 85% de casos las causas estuvieron ligadas al hombre.

Así pues, los datos recogidos sobre accidentalidad tanto en el Perú como en otros países es sustento sobre la relación de causalidad con el problema.

(Se puede consultar la dirección <http://rpp.pe/lima/seguridad/siete-comportamientos-de-los-conductores-que-provocan-accidentes-noticia-902300>, donde se muestran datos de infracciones por conducción inadecuada).

B. Parque automotor deficiente y deteriorado

En el caso de esta causa, ya en el PP148 se incluyen evidencias suficientes para sustentar la relación de causalidad, así como en el PP138 en lo relacionado con la débil estrategia de fiscalización de prestadores de servicios complementarios.

- El estudio “Vehicle hood and bumper structure design to mitigate casualties of pedestrian accidents. Jae-Wan Lee, Kyong-Han Yoon, Youn-Soo Kang and Gyung-Jin Park”, analiza la relación entre los efectos del diseño de parachoques y capots en la seguridad de los peatones. Se requiere mayor investigación para determinar el diseño adecuado de parachoques y capots respecto del cumplimiento de otras regulaciones o especificaciones técnicas distintas a la seguridad del peatón.
- “Toward designing pedestrian-friendly vehicles”. The University of Michigan. Transportation Research Institute. Ann Arbor, Michigan 48109-2150. U.S.A. Jingwen Hu & Klinich, 2012.
- “TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru”. MTC, GIZ (2015), por su parte, analiza los efectos de los programas de chatarreo en la modernización de flota. En este sentido, se concluye que el retiro de vehículos obsoletos y de menor capacidad es crucial para reducir la competencia en la implantación de sistemas integrados de transporte.
- “Adapting Transport Policy to Climate Change: Carbon Valuation, Risk and Uncertainty”, OECD Publishing, Paris. OECD/ITF (2015), estudia los efectos de la consideración de la emisión de dióxido de carbono en la evaluación de las políticas de transporte y en las inversiones del sector. Debe establecerse un valor único al carbono dentro de una misma jurisdicción, para efectos de la evaluación de la inversión pública y de las políticas de mitigación.
- “Memoria Institucional”. SUTRAN (2014), analiza los efectos del mal estado de los vehículos en la calidad y seguridad del servicio de transporte público. Se muestran detalle de las intervenciones con actas no conformes realizadas por SUTRAN en 2014:

Talleres de conversión a GNV: 174.

Talleres de conversión a GLP: 88.

Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV): 399.

En el caso del PP138 también se incluían evidencias que sustentan la relación de causalidad, tales como:

- Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito - Organización Mundial de la Salud (2004). Washington D.C.
- Guía Práctica de Seguridad Vial - Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (2007). Suiza.

B.1. Inexistentes o insuficientes incentivos para la renovación vehicular

El informe “*TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru.*”. MTC, GIZ (2015), estudia los incentivos necesarios para implementar programas de modernización de flota, concluyéndose que se requiere establecer un marco normativo de alcance nacional y obtener presupuesto específico a fin de garantizar la continuidad de los programas de chatarreo.

B.2. Inadecuado sistema de autorizaciones para las inspecciones técnicas vehiculares

Dentro del PP138, se incluye como causa indirecta del problema las estrategias de fiscalización bajas, bajo impacto y débil focalización, entre las que se incluyen las relacionadas con los prestadores de servicios complementarios (entre los que se incluyen estos centros).

Como evidencia de sustento se tiene:

El estudio, “*TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru., MTC, GIZ 2015*”, analiza igualmente los efectos de un adecuado sistema de inspección técnica vehicular en el control de emisiones de dióxido de carbono. Se plantea un esquema integral de inspección vehicular que comprenda:

- Creación de Oficina de Homologación Vehicular.
- Proceso de certificación para los vehículos que entran en circulación.
- Establecimiento de estándares de eficiencia de combustible-
- Introducción de etiquetado sobre consumo y emisiones.

“*Toward designing pedestrian-friendly vehicles. The University of Michigan. Transportation Research Institute. Ann Arbor, Michigan 48109-2150. U.S.A. Jingwen Hu & Klinich, 2012*, observa la relación entre las condiciones de los automóviles y los heridos en los accidentes vehiculares. Este documento nos informa acerca de cómo se pueden hacer mejores vehículos para proteger a los peatones en accidentes.

La “*Memoria Institucional de SUTRAN*”, 2014, estudia los efectos del incumplimiento por parte de los Centros de Inspección Técnica Vehicular en la inseguridad vial. En 2014, de 459 intervenciones a los CITV, se levantaron 399 actas no conformes.

B.3. Inadecuado o inexistente sistema de homologación vehicular

Esta causa es contemplada dentro del PP148 y se considera que está relacionada con la seguridad vial.

Como evidencia de la relación de causalidad con este problema, la *“Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú. (DURSBECK, Frank), 2013*, estudia los efectos del marco legal vigente y su inaplicación en las condiciones de seguridad de los vehículos que ingresan al mercado peruano.

Así, deben realizarse modificaciones al Reglamento Nacional de Vehículos, para efectos de la implementación de la homologación vehicular.

Entre los principales se encuentra la inclusión de la ficha técnica y las funciones del área responsable de la homologación vehicular ubicada dentro de la DGTT del MTC.

El informe *“Homologaciones Vehiculares y Seguridad Vial en el Perú”* (ppt.), Valenzuela, Humberto, 2016, se encarga de observar los efectos del mal estado de los vehículos en el número de accidentes. De los 95 mil accidentes de tránsito ocurridos en 2015; 1905 fueron ocasionados por fallas mecánicas.

La elaboración del *“Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú”*. DURSBECK, Frank (2013), justifica igualmente la solidez de la relación de causalidad en relación con el parque vehicular, plasmando la idea de tener vehículos seguros mediante la homologación y revisiones técnicas periódicas y exhaustivas.

Por último, la “Guía BID de apoyo a proyectos de seguridad vial” se ha desarrollado de acuerdo a los siguientes objetivos: Proponer medidas de mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, que incorpora el factor infraestructura, usuario, vehículo y el marco legal, institucional y de control.

Esta guía sirve como sustento de la relación de causalidad en las tres ramas de propuestas de causas (vehículo, factor humano e infraestructura)

C. Inadecuadas condiciones de las vías urbanas

Este problema, dada la realidad del Perú, es una de las principales causas relacionadas con el problema de la seguridad vial en las carreteras peruanas, tal y como se desprende de los datos de accidentalidad expuestos en informes previos, y como tal se ve contemplada dentro del PP148.

Ya en programas presupuestales anteriores se encuentran evidencias que sustentan la relación con el problema identificado. Entre ellas pueden incluirse como evidencias que sustenten el problema en el caso del ámbito urbano las siguientes:

“Institute for Transportation and Development Policy (2012) Vida y muerte de las autopistas urbanas. EMBARQ”. La infraestructura de las autopistas urbanas no es

adecuada para el transporte de vehículos pesados ya que estos desgastan y rompen vialidades, tienen problema para detenerse repentinamente y cuentan con grande motores que contaminan en exceso. Se basa en la experiencia internacional donde existe el problema de las autopistas urbanas. Es evidente que en muchas ciudades no se ha planificado adecuadamente la adaptación de camiones de carga a vías con infraestructura diseñada exclusivamente para soportar vehículos de dichos pesos. Es decir, desde el principio hubo una mala planificación estructural de transporte.

“Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina. (CAF, 2011)”, analiza el caso del crecimiento urbano en distintas ciudades de Latinoamérica. Analiza el caso del crecimiento de distintas ciudades de Latinoamérica y cómo la infraestructura del sistema de transporte se debe adecuar a las nuevas sociedades. El análisis que se realiza en este estudio permite observar cómo las urbes han ido en aumento y cómo en muchos casos la infraestructura del sistema de transporte ha sido insuficiente para responder a la creciente demanda urbana.

La “Guía metodológica para la identificación, formulación y evaluación social de proyectos de viabilidad urbana, a nivel de perfil. Servicios gráficos JMD S.R.L. MEF, 2015”, presenta pautas para una adecuada toma de decisiones en materia de proyectos de inversión pública. Orienta en la elaboración de estudios de pre inversión a nivel de perfil de proyectos de viabilidad urbana con el fin de que los estudios sean claros y precisos. Esta guía contribuye a que el Sistema Nacional de Inversión Pública se vuelva eficaz y oportuno.

El “Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú: Prioridad del transporte público. Yayicho Engineering Co. Ltd. En asociación con Pacific Consultants International”. Analiza el sistema de transporte en Lima y Callao, considerando en su evaluación la infraestructura del transporte urbano. Permite entender como en muchos casos la infraestructura del transporte urbano no responde a las necesidades de los ciudadanos.

Por último, destacar que en la realización del trabajo de campo se ha constatado que las autoridades municipales realizan proyectos de inversión en infraestructura urbana, así como actividades de mantenimiento de la misma, otorgando mayor prioridad a los primeros, lo que afecta a la condición de la vía. A su vez, se ha constatado que existe cierta coordinación con otros actores externos como Sedapal, para las labores de reposición o mantenimiento de pistas tras la actuación de estos actores externos.

C.1. Deficiente construcción y mantenimiento de las vías

Al analizar las diferentes evidencias que sustenten la relación de causalidad, se tiene que en el caso del problema de la deficiente construcción y mantenimiento de las vías se tiene:

“Evaluación Económica, Social, Ambiental e Institucional del Provías Rural, Instituto Cuánto 2004”. Los caminos rehabilitados generaron ahorros de tiempo de recorrido en

comparación de lo que se esperaría de no haber habido intervención. Señala que en infraestructura y servicios de transporte, los impactos son altos por la importante reducción en el tiempo de traslado e incremento del tránsito de vehículos.

El *“Informe Final Evaluación de Impacto 2006. GRADE (julio 2007)”*, analiza la mejora en la transitabilidad de los caminos rurales, la cual reduce el tiempo de viaje para llegar a los mercados y a los servicios públicos, con lo que mejora el acceso a la educación, salud, justicia y seguridad. La evidencia previa es contundente en establecer el efecto sobre el uso de los servicios de salud y especialmente la educación.

Dentro del Informe final – *“Presupuesto Público Evaluado (PPE) – “Conservación o mantenimiento de carreteras”. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. MEF (junio 2008)*, se identifica como actividad del PPE las emergencias en la Red Vial, ya que los fenómenos climáticos que implican la presencia de siniestros, tales como derrumbes, huaycos, crecidas peligrosas, acarreo de material extraordinario, impactan fuertemente en la infraestructura de transporte (pág. 57).

Dicho Informe también evidencia la relación de causalidad en el caso de inadecuada construcción o rehabilitación de las vías. Así, en su página 118 cita que una vez realizadas las encuestas de percepción, en el caso del mantenimiento, tanto en 2004 como en 2005 el 31% de encuestados consideró que dichas actividades se realizaron de manera inadecuada, e idéntico resultado se obtuvo sobre las actividades de rehabilitación.

Por su parte, el *“Plan de Negocios Año 2015 Intersur Concesiones S.A – Tramo Vial 4”* también presenta evidencias que justifiquen la relación de causalidad. Así, dentro de mantenimiento (indicador ejecutivo) incluye aquellos trabajos de emergencia preventiva y correctiva (limpieza de cauces, reforzamiento de estribos, etc.) llevados a cabo tras el acontecimiento de diversos eventos clasificados como de Emergencia (ej: desbordamiento de río).

El informe *“Mantenimiento Vial: Informe Sectorial. Corporación Andina de Fomento (CAF), 2010*, se centra, entre otros, en el efecto de las capacidades de las autoridades en el mantenimiento vial. Para un adecuado mantenimiento vial, los elementos clave son:

- Capacidad institucional para gestionar la red vial, utilizando diferentes mecanismos contractuales.
- Existencia de un marco legal estable y confiable.
- Marco financiero sostenible y adecuado.

C.2. Ineficiente gestión del tránsito

En este sentido, el estudio *“Minimization of Travel Time and Weighted Number of Stops in a Traffic-light Network. Transportation Research B, 34, pp. 241-253, Chen, Y.L. and Yang, H.H (2000)”*, realiza un análisis de tiempo promedio y número de paradas para el

diseño de sistemas de semaforización, concluyéndose que a partir de un adecuado sistema de semáforos es posible reducir el tiempo de viaje y detenciones.

Por su parte, el informe *“Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). Defensoría del Pueblo (Perú), 2015”*, observa el efecto de la falta de señalización y mal estado de las pistas en la seguridad vial. La detección y eliminación de puntos críticos -entendidos estos como aquellos lugares en los que ha ocurrido al menos un accidente de tránsito con consecuencia fatal-, requiere del concurso de la Policía Nacional del Perú y los distintos niveles de gobierno, además de planes a mediano plazo con indicadores claros de su ejecución y el correspondiente impacto en la reducción de accidentes de tránsito.

Jacobo Díaz. Director General de la Asociación Española de la Carretera, en su artículo: *“Auditorías de seguridad vial: Experiencias en Europa. Instituto Vial Ibero-americano, Madrid”*, analiza los efectos de las auditorías de seguridad vial en la prevención de accidentes de tránsito. Las auditorías ayudan a mejorar la seguridad vial ya que permiten adelantarse a los efectos que producen las modificaciones en la infraestructura y en su entorno. Pone de manifiesto en 11 apartados la necesidad de realizar suficientes auditorías de seguridad vial, tanto en vías en proyecto como en vías ya abiertas al tráfico, exponiendo de manera clara y concisa en el apartado 11 diez razones para realizar ASV en carreteras, y citando como beneficios directos tanto la mejora de la seguridad vial como la de la rentabilidad económica del proyecto (pág.18).

“Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities. GTZ, 2010”, estudia los efectos de la regulación y administración del transporte de mercancías por parte de las autoridades. La intervención del sector público en el transporte de carga debe comprender: infraestructura, gestión del tránsito, política ambiental, autorizaciones vehiculares, tributación, regulación del mercado, planificación urbana y uso de suelos.

En relación con la inadecuada gestión del transporte urbano de mercancías, el *“Estudio para el mejoramiento de la logística de distribución urbana de mercancías en Lima metropolitana y el Callao”*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. TÁRYET & TEIRLOG (2015), se identifica, dentro de los capítulos 1-5 de análisis, aquellos elementos que ponen de manifiesto la inadecuada gestión del transporte urbano de mercancías (infraestructura vial, TIC’s, parque vehicular, etc.).

“Seguridad de tránsito: Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes. Gold, Philip Anthony, 2008” estudia el efecto de la aplicación de la ingeniería vial en la prevención de accidentes de tránsito. La aplicación adecuada de la ingeniería vial es importante en la reducción de los accidentes y sus costos ya que permite corregir errores de diseño y señalización; permite contar con un adecuado análisis antes de la ejecución de proyectos viales.

“The theory of accident compensation and the introduction of compulsory seat belt legislation in New South Wales. Hampson. 1982”, estudia los efectos de la obligatoriedad

de uso del cinturón de seguridad en el número de accidentes de tránsito y en la percepción del riesgo. Si bien el uso de cinturón de seguridad mejora la seguridad de los ocupantes del vehículo, ello no necesariamente afecta la percepción del riesgo de conducir.

Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area. JICA. 2013, en su capítulo 6: Análisis de alternativas de sistemas de transporte, establece las condiciones que deben evaluarse para la elección de un sistema de transporte: metro, BRT o transporte de mediana capacidad. En este caso, no se considera sustento para la relación de causalidad.

El artículo *“Effects of Red Light Cameras on Violations and Crashes: A Review of the International Literature, Traffic Injury Prevention, Richard A; Susan A. Ferguson & A. Shalom Hakkert, 2003*, investiga sobre los efectos del uso de cámaras para detectar infracciones por no respetar las luces del semáforo. Se observa un 25-30% de reducción de accidentes por el uso de cámaras para detectar infracciones.

El *“Estudio del Impacto Vial en la Red Metropolitana de Lima y Callao por el Flujo de Carga del Puerto, Aeropuerto y Zona De Actividad Logística (Informe Final). SIGMA & LOGIT 2010”* se centra en los efectos de la organización institucional en el transporte de carga. El marco legal-institucional vigente complica la gestión adecuada del transporte de carga. Es necesario contar con una autoridad única que pueda manejar el transporte en una situación de conurbación.

Por su parte, el estudio de *“Elaboración del Plan de Manejo y Gestión del Tráfico en la Zona Metropolitana de Lima y Callao. SIGMA & LOGIT, 2015*, analiza el manejo ineficiente del tránsito y tráfico en Lima Metropolitana y evidencia las cosas por hacer en cuestión de gestión del tránsito en Lima y Callao.

“Improving traffic signal operations. The Federal Highway Administration. US Department of Transportation, 1995, estudia los efectos de los ajustes de tiempo en los semáforos en la reducción de la demora en el tránsito. Por cada dólar invertido en optimizar la temporización de los semáforos se puede ahorrar entre 15 a 20 galones de combustible. En este caso no se considera esta evidencia como sustento.

“Road design, human behaviour and road accidents: towards a 'learning design community'. Wegman, Fred SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands. 1996”. Analiza los efectos del diseño vial y del comportamiento humano en el número y gravedad de accidentes. Las limitaciones de los usuarios de las vías deben ser consideradas en su diseño. Asimismo, la seguridad vial debe ser determinante del diseño de las vías.

“The enforcement chain: traffic law enforcement and road safety targets. Wegman, Fred SWOV Institute for Road Safety Research, the Netherlands. 2000” estudia el efecto de la fiscalización en la seguridad vial. Para la reducción de la inseguridad vial es crucial la aplicación estricta de las normas de tránsito en gran escala.

Por último, el *“Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú, Gutiérrez Aparicio, Luis, 2014*, estudia los efectos de la falta de recursos humanos y económicos en la gestión del tránsito y transporte. La mejora en la administración y gestión del transporte urbano pasa necesariamente por la adopción de una política nacional de movilidad urbana.

C.3. Condiciones geográficas/climáticas adversas

Esa causa no está incluida dentro del PP148, pero si dentro del PP138 como causa indirecta de las inadecuadas condiciones de las vías de transporte. Como evidencia se tiene:

“Conservación o mantenimiento de carreteras”, 2008, MEF. En el ítem Desempeño del PPE a nivel de Propósito señala que el mantenimiento realizado en los tramos tratados a través de las intervenciones del Programa Caminos Rurales ha tenido efectos positivos en indicadores de transitabilidad. Los efectos positivos en indicadores de transitabilidad se presentaron tanto el tiempo en recorrer un tramo como la velocidad a la que puede recorrerse.

El informe *“Mantenimiento Vial Informe Sectorial, CAF, 2010”*, señala la importancia de obtener información oportuna, con relación a la toma de decisiones en materia de mantenimiento y rehabilitación. En efecto, para analizar las consecuencias de las decisiones y actuaciones en esa materia resulta necesario conocer, al menos, las solicitudes –volumen, clasificación y cargas de los vehículos y datos climáticos.

D. Factores institucionales

Tal y como se citaba al principio, no son sólo los factores de infraestructura, vehículo y usuario los que deben ser considerados dentro del problema de la accidentalidad en las carreteras, sino que existe otro factor, a saber, el Factor Institucional, que está estrechamente vinculado con dicho problema (si bien no es objeto de esta EDEP, se incluirán recomendaciones al respecto).

Así, tanto el Factor Institucional y Normativo como la Coordinación Interinstitucional contemplan el nivel de implementación de medidas de política orientadas a la mejora de la seguridad vial, la elaboración de manuales o proyectos relacionados con dicha mejora, el control sobre los agentes implicados, la articulación entre actores, etc.

En el caso de la coordinación interinstitucional, debe partirse de la afirmación de que el problema de la accidentalidad en las carreteras afecta a todos los niveles de gobierno, nacional, regional, provincial y distrital, en la medida en que todos estos niveles de gobierno, en mayor o menor medida, tienen competencias en materia de transporte e infraestructuras de transporte terrestre en el Perú. De este modo, aquellas actuaciones, independientemente de la naturaleza de las mismas, cuyo objetivo sea la mejora de la seguridad vial en dichas infraestructuras, deberán estar apoyadas institucionalmente y de una forma coordinada entre todas las entidades u áreas involucradas.

Así queda reflejado en el “Informe Mundial OMS 2004”, el cual contiene como recomendaciones para la mejora de la seguridad vial las siguientes:

- 1) Designar un organismo coordinador en la Administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial.
- 2) Evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención en la materia en cada país.
- 3) Preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial.
- 4) Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema.
- 5) Aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas.
 - a) Incorporar la seguridad vial en la planificación.
 - b) Establecer y aplicar límites de velocidad y de alcoholemia.
 - c) Establecer y aplicar normas de cinturones de seguridad, casco y sillas infantiles.
 - d) Diseñar vehículos resistentes a los impactos.
 - e) Someter los proyectos de carreteras a una revisión de seguridad independiente.
 - f) Incorporar la seguridad a la gestión de las carreteras existentes.
 - g) Reforzar los procedimientos de asistencia a las víctimas.
 - h) Fomentar la información y educación a la sociedad.
 - i) Luces de conducción diurna.
- 1) Apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional

En resumen, el nivel de inseguridad vial a nivel urbano en el ámbito nacional se apoya en los tres ámbitos señalados, usuario, vehículo e infraestructura, con un cuarto ámbito relacionado con factores institucionales que actúa transversalmente al resto, el cual contempla aspectos como la inadecuada normativa y la falta de coordinación interinstitucional.

Principales aspectos de las propuestas

Considerar al Factor Institucional y Normativo (Coordinación Interinstitucional) porque se encuentra estrechamente vinculado con las aristas del problema de seguridad vial.

Las acciones independientes que se realicen deben compartir el objetivo de la mejora de la seguridad vial. Asimismo, deberán estar apoyadas institucionalmente y de una forma coordinada por todas las entidades u áreas involucradas.

Considerar ámbitos: Inadecuado comportamiento del usuario. Parque automotor deficiente y deteriorado. Inadecuadas condiciones de la vía. Factores institucionales

4.2. LÓGICA VERTICAL DEL MARCO LÓGICO (CONTENIDOS 23, 24, 25 Y 26)

4.2.1. Validación del diseño de la lógica vertical del marco lógico (Contenido 23)

En términos del diseño, la lógica vertical del Marco Lógico de la intervención pública Evaluada se valida parcialmente para cada uno de los programas presupuestales 0138 y 0148. Es decir, en el caso de estos programas presupuestales, y de acuerdo con la Propuesta de Modelo Conceptual, se validan las siguientes relaciones causa efecto, ya que cuentan con sustento en evidencia empírica, tal como se ha comprobado en el apartado anterior.

- Elevada inseguridad vial a nivel urbano en el ámbito nacional:
Causa Directa 1. Inadecuado comportamiento del usuario
 - Causa indirecta 1.1. Personas con condiciones psicotécnicas insuficientes para conducir
 - Causa indirecta 1.2. Conducción temeraria de chóferes
 - Causa indirecta 1.3. Actitud riesgosa de peatones
- Causa Directa 2. Parque automotor deficiente y deteriorado
 - Causa indirecta 2.1. Inexistentes incentivos para la renovación vehicular
 - Causa indirecta 2.2. Inadecuado sistema de autorizaciones para las inspecciones técnicas vehiculares
 - Causa indirecta 2.3. Inadecuada normativa e inexistente sistema de homologación vehicular
- Causa Directa 3. Inadecuadas condiciones de las vías urbanas
 - Causa indirecta 3.1. Deficiente construcción y mantenimiento de las vías
 - Causa indirecta 3.2. Ineficiente gestión del tránsito
 - Causa indirecta 3.3. Condiciones geográficas/climáticas adversas
- Como evidencia de sustento de estas relaciones causales se incluyen:
Causa Directa 1. Inadecuado comportamiento del usuario
 - Anuario estadístico 2015 del MTC.
 - Safety on Roads: What's the vision - Organization for Economic Cooperation and Development (2002)
 - Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (www.oisevi.org), en su Estudio de campo observacional urbano sobre uso de cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil en vehículos particulares y uso de cascos en motocicletas y ciclomotores en el Estado Plurinacional de Bolivia, 2013



- Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (Intras) de la Universidad de Valencia (2016)¹⁹, DGT
- Personas con condiciones psicotécnicas insuficientes para conducir
 - Aspectos Psicológicos de la Seguridad Vial, Lic. Pablo N. Méndez, Psicólogo U.B.A, Psicología Forense y Psicoanálisis.Bs. As. Argentina (2011),.
 - La Psicología del Tráfico y de la Seguridad Vial española, elaboró instrumentos de medición de las variables de tipo motivacional. La "Escala de Percepción de Riesgo," José Soler, Universidad de Valencia, "Inventario de Situaciones de Ansiedad en el Tráfico" desarrollado por Enrique Carbonell y Rosa Bañuls del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, Universidad de Valencia
 - Reglamento General de Conductores, español, en concreto el Anexo IV.
 - Huguenin, R.D. (1988). The concept of risk and behaviour models in traffic psychology.
- Conducción temeraria de chóferes
 - Estadísticas de accidentes en Perú o las estadísticas de la Policía Nacional del Perú
 - Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal (EDEP) para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre, PRIMER INFORME.
 - MINSA - Oficina de Estudios Estratégicos y Doctrina, 2009.
 - El comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta. Amaro Egea Caparrós. Universidad de Murcia.
 - Ganton, N. & Wilde, G.J.S. (1971). Verbal ratings of estimated danger by drivers and passengers as a function of driving experience. Informe de la Road and Motor Vehicle Traffic Safety Division.Ottawa, Canadá: Ministry of Transport
 - Policy Impact: Seat Belts - Centers for Disease Control and Prevention". National Centre for injury and prevention and control. 2011.
 - The Economic Theory of Public Enforcement Law. Polinsky, Mitchell & Shavell Steven, 1999
 - Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2015), Organización Mundial de la Salud, 2015.
 - Traffic law enforcement: a review of the literature. Zaal, Dominic. Institute of Road Safety Research (SWOV), Leidschendam, The Netherlands. 1994.
- Actitud riesgosa de peatones

¹⁹ <http://revista.dgt.es/es/educacion-formacion/noticias/2016/1122informe-situacion-educacion-vial-en-Espana-intras-dgt.shtml>

- OMS en su Nota Descriptiva 358 de Septiembre de 2012.
- Determinación de los factores de riesgo en accidentes donde están involucradas motocicletas en Bogotá”, Diana Patricia Guzmán Alonso, Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Ingeniería Civil de Bogotá, 2011.
- Datos de accidentalidad publicados por la Policía Nacional (área de investigación de accidentes) Managua, 2013.
- Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre, Nelson Morales-Soto, Daniel Alfaro-Basso, Wilfredo Gálvez-Rivero, (Rev Peru Med Exp Salud Publica. 2010.

Causa Directa 2. Parque automotor deficiente y deteriorado

- Vehicle hood and bumper structure design to mitigate casualties of pedestrian accidents. Jae-Wan Lee, Kyong-Han Yoon, Youn-Soo Kang and Gyung-Jin Park”.
 - Toward designing pedestrian-friendly vehicles. The University of Michigan. Transportation Research Institute. Ann Arbor, Michigan 48109-2150. U.S.A. Jingwen Hu & Klinich, 2012.
 - TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru. MTC, GIZ (2015).
 - “Memoria Institucional”. SUTRAN (2014),
 - Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito - Organización Mundial de la Salud (2004). Washington D.C.
 - Guía Práctica de Seguridad Vial - Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (2007). Suiza.
- Inexistentes incentivos para la renovación vehicular
- TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru.. MTC, GIZ (2015)
- Inadecuado sistema de autorizaciones para las inspecciones técnicas vehiculares
- TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru., MTC, GIZ 2015
 - Toward designing pedestrian-friendly vehicles. The University of Michigan. Transportation Research Institute. Ann Arbor, Michigan 48109-2150. U.S.A. Jingwen Hu & Klinich, 2012.
 - Memoria Institucional de SUTRAN”, 2014.
- Inadecuada normativa e inexistente sistema de homologación vehicular
- Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú. (DURSBECK, Frank), 2013.
 - Homologaciones Vehiculares y Seguridad Vial en el Perú (ppt.), Valenzuela, Humberto, 2016.
 - Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú”. DURSBECK, Frank (2013).

- Guía BID de apoyo a proyectos de seguridad vial
- Causa Directa 3. Inadecuadas condiciones de las vías urbanas
 - Institute for Transportation and Development Policy (2012) Vida y muerte de las autopistas urbanas. EMBARQ”
 - Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina. (CAF, 2011)
 - Guía metodológica para la identificación, formulación y evaluación social de proyectos de viabilidad urbana, a nivel de perfil. Servicios gráficos JMD S.R.L. MEF, 2015.
 - Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú: Prioridad del transporte público. Yayicho Engineering Co. Ltd. En asociación con Pacific Consultants International”.
- Deficiente construcción y mantenimiento de las vías
 - Evaluación Económica, Social, Ambiental e Institucional del Proviás Rural, Instituto Cuánto 2004.
 - Informe Final Evaluación de Impacto 2006. GRADE (julio 2007).
 - Informe final – Presupuesto Público Evaluado (PPE) – Conservación o mantenimiento de carreteras. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. MEF (junio 2008)
 - Plan de Negocios Año 2015 Intersur Concesiones S.A – Tramo Vial 4.
 - Mantenimiento Vial: Informe Sectorial. Corporación Andina de Fomento (CAF), 2010.
- Ineficiente gestión del tránsito
 - Minimization of Travel Time and Weighted Number of Stops in a Traffic-light Network. Transportation Research B, 34, pp. 241-253, Chen, Y.L. and Yang, H.H (2000)”.
 - Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). Defensoría del Pueblo (Perú), 2015.
 - Jacobo Díaz. Director General de la Asociación Española de la Carretera, en su artículo: Auditorías de seguridad vial: Experiencias en Europa. Instituto Vial Ibero-americano, Madrid.
 - Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities. GTZ, 2010”
 - Estudio para el mejoramiento de la logística de distribución urbana de mercancías en Lima metropolitana y el Callao. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. TÁRYET & TEIRLOG (2015).
 - Seguridad de tránsito: Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes. Gold, Philip Anthony, 2008.

- The theory of accident compensation and the introduction of compulsory seat belt legislation in New South Wales. Hampson. 1982“
 - Effects of Red Light Cameras on Violations and Crashes: A Review of the International Literature, Traffic Injury Prevention, Richard A; Susan A. Ferguson & A. Shalom Hakkert, 2003.
 - Estudio del Impacto Vial en la Red Metropolitana de Lima y Callao por el Flujo de Carga del Puerto, Aeropuerto y Zona De Actividad Logística (Informe Final). SIGMA & LOGIT 2010
 - Elaboración del Plan de Manejo y Gestión del Tráfico en la Zona Metropolitana de Lima y Callao. SIGMA & LOGIT, 2015.
 - Improving traffic signal operations. The Federal Highway Administration. US Department of Transportation, 1995.
 - Road design, human behaviour and road accidents: towards a 'learning design community'. Wegman, Fred SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands. 1996.
 - Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú., Gutiérrez Aparicio, Luis, 2014.
- Condiciones geográficas/climáticas adversa
- Conservación o mantenimiento de carreteras, 2008, MEF.
 - Mantenimiento Vial Informe Sectorial, CAF, 2010”

4.2.2. Validación del propósito y/o fines de la IPE (Contenido 24)

La pregunta de evaluación correspondiente a este contenido cuestiona sobre la coherencia de los resultados finales y específicos asociados a la Intervención Pública Evaluada con el problema específico identificado. Para el caso particular de esta evaluación, considerando que el objeto de estudio no son intervenciones sino temática; que el mantenimiento se constituye como un medio para alcanzar diversos fines: velocidad, seguridad en el tránsito, entre otros; que la seguridad vial tiene carácter de finalidad o enfoque, la pregunta se subdivide en los siguientes aspectos:

- ¿El resultado específico de cada programa presupuestal es coherente con el problema o necesidad que le da origen? ¿El resultado específico contempla la seguridad vial como un elemento?
- ¿El resultado específico es coherente con cada uno de los resultados finales de los programas presupuestales? ¿Los resultados finales perseguidos consideran la seguridad vial como un elemento?

4.2.2.1. Análisis de la pertinencia de los resultados específicos

Los resultados específicos de ambos Programas Presupuestales se encuentran relacionados a las temáticas de interés objeto de esta EDEP. Además, ambos están relacionados con el problema específico identificado para cada intervención.

En el caso del PP 0138, el resultado específico: “Contribuir a la reducción del costo, tiempo y mejorar la seguridad vial en el desplazamiento de personas y mercancías en el sistema de transporte” está vinculado con el problema identificado en el mismo: “Inadecuado nivel de servicio del sistema de transporte peruano”. Esto se sustenta en los argumentos desarrollados en el Anexo 2 del PP 0138, donde el transporte de personas y mercancías en el Perú es lento y costoso debido a la falta de infraestructura y vehículos de transporte adecuados, unido a los problemas de inseguridad, así como pérdida de competitividad de los productos locales por sobrecostos y deterioro.

Por su parte, en el caso del resultado específico del PP 0148, “Adecuada velocidad de circulación, seguridad y bajos costos ambientales en el transporte urbano”, resulta evidente su relación con el problema identificado por el mismo programa: “Elevada congestión, inseguridad y altos costos ambientales en el transporte urbano”, ya que representa el resultado directo. La amplia literatura sobre transporte urbano y movilidad indica que si el transporte no se planifica y no se ordena o si se deja a las libres fuerzas de la oferta y la demanda, se generan tres externalidades típicas: congestión, contaminación y accidentes.

La evidencia recogida por el PP0138 y el PP0148, focalizada en el ámbito urbano y en aquellas actividades orientadas al mantenimiento de la infraestructura vial y la mejora de la seguridad vial, muestran, una infraestructura de insuficiente calidad, explicados por un nivel bajo en su pavimentado y mantenimiento, se traduce en un incremento de los costes derivados del transporte, tanto por pérdidas de tiempo, como por un aumento de los costes de operación y de los costes ambientales derivados de la congestión.

A su vez, en relación con la seguridad vial, existe una fuerte ocurrencia de accidentes de tránsito en zonas urbanas, donde se registran casi el 97% de estos accidentes. En el 2015, más de un 80% de estos accidentes fueron debidos a factores humanos. Tal y como se ha visto al analizar esta causalidad de los accidentes, en el año 2015 se registraron 95,532 eventos de los cuales el 80.6% se concentran en las siguientes causas: Exceso de velocidad 32.1%, Imprudencia del conductor 28.8%, Imprudencia del peatón 9.0%, y Ebriedad del conductor 8.1%. El resto tuvieron como causas principales el fallo mecánico, y el estado de la pista o la señalización, entre otros.

Así pues, es necesario ejecutar acciones destinadas a mejorar ambos factores, y con ello, contribuir a elevar la competitividad del transporte terrestre, por un lado, y la seguridad vial en las carreteras urbanas, por otro, sustentándose la relación entre los problemas identificados, el resultado específico y la temática evaluada en cada caso.

4.2.2.2. Análisis de la pertinencia de los resultados finales

Los resultados finales están adecuadamente relacionados con los resultados específicos correspondientes, no obstante, existe un aspecto de mejora en el PP 0138, porque el resultado final se enfoca únicamente en la competitividad, dejando de lado la seguridad vial. A continuación, el análisis por cada Programa Presupuestal.

Para el PP138 se cuenta con suficiente sustento sobre la vinculación entre el resultado específico y final. Efectivamente, existen distintos modos de transporte: terrestre, ferroviario, aéreo, fluvial, acuático, multimodal, nacional e internacional, urbano y rural. Si bien el sistema de transporte terrestre peruano ha venido creciendo en algunos aspectos como en infraestructura, aun no puede ser considerado como un sistema integrado y eficiente en su operación que contribuyen a la integración territorial y al desarrollo de las actividades productivas, facilitando el traslado de personas y el intercambio de bienes y servicios, y reduciendo costos que conducen al mejoramiento de la competitividad del país.

Ante ello se plantea la necesidad de incidir en la “Reducción del costo, tiempo e inseguridad vial en el desplazamiento de personas y mercancías en el sistema de transporte” y ello se encuentra directamente vinculado con la búsqueda de mayores y mejores medios para acceder a servicios y oportunidades tanto en temas como salud y educación como también a mercados, aportando con ello a la calidad de vida así como a la competitividad y productividad que el país requiere.

Como evidencia que sustenta esta relación se tiene:

- “Arturo VÁSQUEZ y Luis BENDEZÚ, Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú. Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social y Banco Central de Reserva del Perú, septiembre 2008”. El estudio analiza los efectos de la infraestructura vial tanto a nivel macroeconómico como mesoeconómico y muestra que la infraestructura vial influye de manera positiva sobre la actividad económica del Perú, lo que la constituye en un elemento importante para estimular el crecimiento económico.
- “Luis SERVEN y César CALDERÓN, “The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution”. Banco Central de Chile, Documentos de Trabajo n.º 270, septiembre de 2004”. Dicho artículo evalúa el impacto del desarrollo de infraestructura sobre el crecimiento económico y la distribución del ingreso usando un panel de países durante el periodo 1960-2000. Los resultados señalan que: (i) el crecimiento es positivamente afectado por el acervo de activos de infraestructura, y (ii) la desigualdad del ingreso se reduce con una mayor cantidad y calidad de infraestructura.
- “El Reporte de Competitividad global 2014-2015 (The Global Competitiveness Report 2014–2015)” indica que los países con mejor índice de infraestructura de transporte, son también los países con mayores ventajas competitivas.

En el caso del PP148, la vinculación del resultado específico del PP con los resultados finales también cuenta con sustento. En este caso, se plantean 5 resultados finales.

Resultado Final 1: Reducción de la morbilidad por eventos fortuitos:

Las muertes o lesiones producto de los accidentes de tránsito son una realidad. Sustento de esto es que, en 2015, por cada 1000 accidentes se tuvieron 35 muertos. En este sentido, es adecuada la vinculación entre el resultado específico y el final.

Sobre la evidencia señalada en el Anexo 2 del Programa Presupuestal, esta no permite justificar la vinculación²⁰. Sin embargo, el equipo evaluador considera que esta no es necesaria dada la contundencia de los datos presentados en el párrafo anterior.

Resultado Final 2: Disminución de la población marginada y excluida

No se identifica evidencia sobre cómo una “Adecuada velocidad de circulación, seguridad y bajos costos ambientales en el transporte urbano” llevará a una “Disminución de la población marginada y excluida”. Del mismo modo, el sustento presentado en el Anexo 2 es débil, en términos de la conexión con ambos niveles de resultado:

- “Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (2012). Informe N° 001-2012-MML/IMPL/PE”. Concluye que el gran nivel de superposición de rutas generado por el esquema desregulado genera externalidades como congestión y contaminación, además de la competencia por el pasajero.
- “ITDP (2012). Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas. Más allá del auto. Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México. México”. Identifica que en lugares donde hay opciones de transporte de calidad (sistemas integrados, BRT, metro, etc.), las medidas para desincentivar el uso del automóvil funcionan bien, pues incentivan el cambio modal a transporte público, bicicleta o a caminar. Asimismo, señala que los esquemas basados en las autorizaciones individuales (hombre-camión) incentiva la proliferación de rutas desordenadas, así como el incremento de la informalidad, pues la obtención de ingresos no depende de contar con una organización empresarial ni formal.
- “Wright, Lloyd y Walter Hook. (Ed.). (2007). Bus Rapid Transit Planning Guide. Nueva York: ITDP”. Identifica que los sistemas BRT son sistemas de alta calidad de transporte que proveen movilidad sostenible rápida, confortable y eficiente, a través del uso de vías segregadas y servicios programados.
- “Lima Cómo Vamos (2016) Evaluando la gestión en Lima: Sexto Informe de Resultados sobre Calidad de Vida”. Este informe observa que solo existen 147

²⁰ El Anexo 2 cita los siguientes documentos:

- “Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP)”. Estudia el efecto de la falta de señalización y mal estado de las pistas en la seguridad vial. **No es evidencia para la vinculación.**
- “Jacobo Díaz (s.a.) Auditorías de seguridad vial: Experiencias en Europa. Instituto Vial Ibero-americano, Madrid”. Estudia los efectos de las auditorías de seguridad vial en la prevención de accidentes de tránsito. **No es evidencia para la vinculación.**
- “Sigma Logit (2015). Elaboración del Plan de Manejo y Gestión del Tráfico en la Zona Metropolitana de Lima y Callao”. Observa el manejo ineficiente del tránsito y tráfico en Lima Metropolitana y evidencia las cosas por hacer en cuestión de gestión del tránsito en Lima y Callao. **No es evidencia para la vinculación.**

Km. de ciclovías en Lima Metropolitana. La movilidad sostenible requiere de un mayor desarrollo de los modos alternativos como el peatonal y las bicicletas. Presenta una serie de datos estadísticos respecto a la gestión de distintas áreas del sistema social, urbano y de transporte de Lima. Este informe permite conocer detalles estadísticos de las deficiencias de infraestructura que Lima posee en su sistema de transporte.

Resultado Final 3: Incremento de la productividad y mejora de las condiciones para la competitividad empresarial

La evidencia presentada en el Anexo 2 no es adecuada para sustentar la relación entre el resultado específico y el resultado final. Como se puede observar a continuación:

- “Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (2013). Reforma del Transporte de Lima: Aspectos Laborales (ppt)”. Se estudia el efecto de la flexibilización laboral en el debilitamiento de las organizaciones empresariales. El cumplimiento de las normas se realizará de una forma efectiva una vez que se cambie el modelo de transportista individual por empresas propiamente dichas que accedan al servicio a través de una concesión.
- “ITDP (2012). Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas. Más allá del auto. Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México. México”. En este caso, se estudian los efectos de sistemas eficientes de movilidad en la reducción del uso del automóvil. En lugares donde hay opciones de transporte de calidad (sistemas integrados, BRT, metro, etc.), las medidas para desincentivar el uso del automóvil funcionan bien, pues incentivan el cambio modal a transporte público, bicicleta o a caminar. Los esquemas basados en las autorizaciones individuales (hombre-camión) incentiva la proliferación de rutas desordenadas, así como el incremento de la informalidad, pues la obtención de ingresos no depende de contar con una organización empresarial ni formal.
- “Wright, Lloyd y Walter Hook. (Ed.). (2007). Bus Rapid Transit Planning Guide. Nueva York: ITDP”. Se observan los efectos de la implementación de sistemas BRT en la calidad del transporte de las ciudades. Los sistemas BRT son sistemas de alta calidad de transporte que proveen movilidad sostenible rápida, confortable y eficiente, a través del uso de vías segregadas y servicios programados

Sin embargo, el sector puede capitalizar la evidencia utilizada para sustentar la misma relación del caso del PP 0138.

Resultado Final 4: Infraestructura descentralizada brinda accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado

No se identifica evidencia sobre cómo una “Adecuada velocidad de circulación, seguridad y bajos costos ambientales en el transporte urbano” llevará a una “Infraestructura descentralizada brinda accesibilidad a servicios y oportunidades de

mercado”. Del mismo modo, el sustento presentado en el Anexo 2 es débil, en términos de la conexión con ambos niveles de resultado, según se presenta a continuación:

- “Institute for Transportation and Development Policy (2012) Vida y muerte de las autopistas urbanas. EMBARQ”. La infraestructura de las autopistas urbanas hace que se promueva el uso de los vehículos motorizados, pero si se eliminan las vías, se puede disminuir la congestión. Se basa en la experiencia internacional donde existe el problema de congestión las autopistas urbanas. Se sugiere eliminar ciertas vías que concentran muchos vehículos para disminuir la congestión.
- “ITDP (2012). Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas. Más allá del auto. Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México. México”. (Comentado previamente).
- “Lima Cómo Vamos (2015) Evaluando la Gestión en Lima: Sexto informe de resultados sobre la calidad de vida”. (Comentado previamente).

Resultado Final 5: Calidad ambiental más adecuada para la salud de las personas

La evidencia contenida dentro del informe de la Defensoría del Pueblo “La Calidad del Aire en Lima y su Impacto en la Salud y la Vida de sus habitantes” es suficiente para sustentar la relación entre el resultado específico y este resultado final. A modo de resumen, dicho documento señala que el estado del parque automotor, vía la afectación de la calidad del aire afecta la salud de los limeños.

Por otro lado, no sirve como evidencia el documento Jae-Wan Lee, Kyong-Han Yoon, Youn-Soo Kang and Gyung-Jin Park Vehicle hood and bumper structure design to mitigate casualties of pedestrian accidents”. En este se analizan los efectos del diseño de parachoques y capots en la seguridad de los peatones, concluyéndose que se requiere mayor investigación para determinar el diseño adecuado de parachoques y capots respecto del cumplimiento de otras regulaciones o especificaciones técnicas distintas a la seguridad del peatón.

Finalmente, si constituye evidencia el informe “MTC, GIZ (2015). TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru.” Como ya se ha comentado en capítulos anteriores, este informe estudia entre otros la relación entre los procesos actuales de transporte y los gases contaminantes, y propone alternativas de transporte y cambios estructurales para mitigar el impacto de la contaminación en nuestro país y sus habitantes.

Principales hallazgos

- Resultado específico de ambos programas presupuestales está alineado a su respectivo problema específico.
- Resultado específico de ambos programas presupuestales está alineado a la materia de interés de la EDEP: seguridad vial.
- El resultado final del PP 0138 conversa con el resultado específico, pero se enfoca en la competitividad, dejando de lado las consecuencias mortales o no mortales de los accidentes de tránsito.

- En el PP 0148, la vinculación entre el resultado específico y los resultados finales **Disminución de la población marginada y excluida y Infraestructura descentralizada brinda accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado** no es pertinente. Asimismo, la evidencia planteada en ambos casos tampoco es suficiente.
- El resultado final **Reducción de la morbilidad por eventos fortuitos** es pertinente como finalidad a perseguir para la “Seguridad Vial”.

4.2.2.3. Propuesta

Una vez analizados los resultados específicos y finales de los programas presupuestales 138 y 148, así como la vinculación existente entre dichos resultados y las evidencias que sustentan dicha relación, se considera la siguiente propuesta. Como se menciona en el Contenido 19, la propuesta es independiente de un Programa Presupuestal único o mantener la dicotomía Urbano – Interurbano. En este sentido, aunque lo apropiado es un único programa presupuestal que atiende una condición de interés específica, dadas las características y unicidad del transporte terrestre, se propone lo siguiente:

- Para el nivel de Objetivo (Resultado específico): Prevenir o evitar los riesgos de accidentes de los usuarios de las vías urbanas y reducir los impactos sociales negativos por causa de la accidentalidad.
- Para el nivel de Finalidad (Resultado final): Reducción de la morbilidad por accidentes de tránsito en vías urbanas.

Principales aspectos de la propuesta

- No vincular el Programa Presupuestal 0148 a los resultados **Disminución de la población marginada y excluida y Infraestructura descentralizada brinda accesibilidad a servicios y oportunidades de mercado**.
- Utilizar la **Reducción de la morbilidad por accidentes de tránsito en vías urbanas** como Finalidad para enfocar la seguridad vial.

4.2.3. Validación de los Componentes Diseñados (Contenido 25)

Las preguntas de evaluación respondidas en este Contenido son:

- A nivel de los productos ¿Son pertinentes y suficientes para alcanzar el resultado específico o por el contrario se requiere agregar o eliminar alguno?
- ¿Qué mejoras pueden realizarse a nivel de producto?

Para este trabajo, se analizó la evidencia para verificar el sustento de cada uno de los productos, lo cual permite evaluar su pertinencia. Asimismo, se analizó sustento adicional para aquellos potenciales productos a ser incluidos.

Es importante volver a recordar que esta EDEP no se circunscribe a una sola Intervención Pública, sino a la temática de la seguridad vial y las acciones de mantenimiento. Con ese tenor, el objetivo es evaluar en qué medida los productos aportan a la seguridad vial, incluido el mantenimiento de la vía.

4.2.3.1. Análisis de los componentes del PP0138

A. Producto 300143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

De acuerdo a lo mencionado en el Contenido 05, el Producto cuenta con un documento como sustento, el “Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito - Organización Mundial de la Salud (2004). Washington D.C”. Este es una referencia sólida para el componente, poniendo de manifiesto la relevancia de la educación de los usuarios de la vía.

Asimismo, como evidencia adicional, el equipo evaluador ha identificado:

- “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2015), Organización Mundial de la Salud, 2015”. En este se estudia los efectos de medidas como la aplicación estricta de la ley y de campañas de sensibilización en la estabilización y reducción de la siniestralidad. En este sentido cita que la mitad de muertes en accidentes de tránsito pertenece al grupo de peatones, ciclistas y motociclistas.
- “Traffic law enforcement: a review of the literature”. Zaal, Dominic. Institute of Road Safety Research (SWOV), Leidschendam, The Netherlands. 1994 observa la relación entre los efectos de la aplicación de la ley, educación e ingeniería en el cumplimiento de las normas de tránsito. La aplicación del enforcement debe ser la solución final. La fiscalización debe ser apoyada por medidas como la educación vial, soluciones de ingeniería y modificación del entorno vial y físico.
- “La Educación Vial a examen: informe de la DGT, realizado por el “Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (Intras) de la Universidad de Valencia (2016) “, evalúa el impacto de la enseñanza de la Educación Vial en los alumnos de primaria, secundaria y bachillerato de España. Las respuestas arrojan que, en el colegio, los niños que sí han recibido Educación Vial tienen menos comportamientos de riesgo; actitudes más

favorables hacia la seguridad vial; mayor y mejor conocimiento de las normas de tráfico y mayor y mejor reconocimiento de las señales de tráfico

Para complementar la literatura, en las diversas reuniones mantenidas con los actores implicados se ha manifestado dos puntos clave:

- La problemática existente no se refiere tanto con la falta de conocimiento de los usuarios, si no con la conducta del mismo, que aunque conocen la norma no la cumplen.
- Es necesario revisar el contenido y metodología de las capacitaciones, más allá de que exista un Plan de Capacitación, para verificar que se ajuste a las necesidades actuales.

B. Producto 300479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

De acuerdo a la evidencia presentada en el Contenido 05, los “Informe Safety on Roads: What’s the vision - Organization for Economic Cooperation and Development (2002) e “Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito - Organización Mundial de la Salud (2004). Washington D.C”. Se considera que los hallazgos en estos informes presentados son suficientes para sustentar la relación de causalidad de este producto con el problema identificado

Como información adicional, y tal y como se ha comentado en apartados anteriores, son numerosos los estudios y publicaciones que han analizado la relación entre el comportamiento temerario de ciertos usuarios de las vías y el problema de la accidentalidad o inseguridad vial.

Tal y como quedó reflejado en el Contenido 1, la estadística de accidentes de tránsito en el año 2015 registra 95,532 eventos de los cuales el 80.6% se concentran en las siguientes causas: Exceso de velocidad 32.1%, Imprudencia del conductor 28.8%, Imprudencia del peatón 9.0%, y Ebriedad del conductor 8.1%. Es evidente que la mayor cantidad de accidentes registrados en este periodo, se han debido al factor humano. En el 2014, el 73.0% de los accidentes fueron causados por el conductor: por manejar en exceso de velocidad, por manejar ebrio, por desacatar las señales de tránsito o debido a alguna otra imprudencia cometida.

Estos hechos constatan la importancia de este producto, por lo que se considera que toda esta evidencia es suficiente como sustento para la relación de causalidad de este producto con el problema identificado, y se considera su pertinencia dentro del nuevo marco lógico propuesto.

C. Producto 300480: Red Vial auditada o Inspeccionada en seguridad vial.

A nivel general, los documentos planteados en el Anexo 2 como sustento para el Producto son adecuados. Sin embargo, los estudios: “Evaluación de impacto

económico, social, institucional y ambiental del Programa de Caminos Rurales”. Informe Final Evaluación de Impacto 2006. GRADE“(julio 2007) y “Evaluación Económica, Social, Ambiental e Institucional del Provías Rural”, Instituto Cuánto 2004, no se consideran pertinentes al referirse al ámbito rural.

Asimismo, como bibliografía adicional, se recomienda el artículo “Auditorías de seguridad vial. Experiencias en Europa. Diaz.J.” donde se exponen de forma clara y concisa los beneficios de realizar auditorías o inspecciones de seguridad vial, así como el informe “Road Safety Annual Report 2016. IRTAD”, el cual ofrece un análisis pormenorizado de la evolución de la accidentalidad y la seguridad vial para diferentes países, así como las causas que han influido en dicha evolución. Por citar un ejemplo, entre 1994 y 2014, el número total de muertes en carretera en la República Checa disminuyó en un 58%, sin embargo, se registró un aumento de las muertes entre 2014 y 2015, que puso de manifiesto, entre otros, “la necesidad de una mayor aplicación de control sobre la circulación, un sistema reforzado de concesión de licencias de conducir, una mejor educación en el tránsito y mayor número de auditorías e inspecciones de infraestructura”.

Por último, se propone la lectura y uso de la “Guía BID de Apoyo a Proyectos de Seguridad Vial (Banco Interamericano de Desarrollo)”, guía de apoyo a proyectos de seguridad vial, la cual es el primer producto de ayuda on-line que incorpora un planteamiento integral y que permite al usuario conocer deficiencias y soluciones en todas las áreas que intervienen en la seguridad vial (factor humano, infraestructura, vehículo y marco Institucional, legal y de control).

D. Producto 3000478. Servicios de transporte terrestre y complementarios fiscalizados

Se considera que la evidencia propuesta en el Anexo 2 del Programa Presupuestal es suficiente. A continuación, una breve descripción de los dos documentos principales:

- Informe Defensoría N° 108-2006 “Pasajeros en riesgo: la Seguridad en el Transporte Interprovincial”, Defensoría del Pueblo. 2006. Se señala que existen insuficientes inspectores del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC– y de los Gobiernos Regionales para fiscalizar el transporte interprovincial, si se considera el número de vehículos. Además, se indica que la capacidad operativa de fiscalización del MTC en el servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional es limitada pues cuenta con poco personal y escasos recursos para realizar la supervisión y detección de las irregularidades de las empresas operadoras del servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional.
- Informe N° 137-2008 “El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida”. Defensoría del Pueblo. Se señala que existen insuficientes inspectores del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC– y de los Gobiernos Regionales para fiscalizar el transporte interprovincial, si se considera el número de vehículos. Además, se indica que la capacidad operativa de fiscalización del MTC en el servicio de transporte interprovincial de

ámbito nacional es limitada pues cuenta con poco personal y escasos recursos para realizar la supervisión y detección de las irregularidades de las empresas operadoras del servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional.

4.2.3.2. Análisis de los componentes del PP0148

A. Producto 1: Control de parque automotor en vías urbanas

Se considera apropiada la siguiente evidencia para sustentar la pertinencia del producto:

- “Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú. (DURSBECK, Frank), 2013, estudia los efectos del marco legal vigente y su inaplicación en las condiciones de seguridad de los vehículos que ingresan al mercado peruano. Así, deben realizarse modificaciones al Reglamento Nacional de Vehículos, para efectos de la implementación de la homologación vehicular, entre las principales modificaciones se encuentra la inclusión de la ficha técnica y las funciones del área responsable de la homologación vehicular ubicada dentro de la DGTT del MTC.
- Asimismo, justifica igualmente la solidez de la relación de causalidad en relación con el parque vehicular, plasmando la idea de tener vehículos seguros mediante la homologación y revisiones técnicas periódicas y exhaustivas.
- El informe “Homologaciones Vehiculares y Seguridad Vial en el Perú” (ppt.), Valenzuela, Humberto, 2016, se encarga de observar los efectos del mal estado de los vehículos en el número de accidentes. De los 95 mil accidentes de tránsito ocurridos en 2015; 1905 fueron ocasionados por fallas mecánicas.
- La “Guía BID de apoyo a proyectos de seguridad vial” se ha desarrollado de acuerdo a los siguientes objetivos: Proponer medidas de mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, que incorpora el factor infraestructura, usuario, vehículo y el marco legal, institucional y de control.
- “TRANSPerú – Sustainable Urban Transport NAMA Peru.”. MTC, GIZ (2015), evidencia muy importante, ya que estudia los incentivos necesarios para implementar programas de modernización de flota, concluyéndose que se requiere establecer un marco normativo de alcance nacional y obtener presupuesto específico a fin de garantizar la continuidad de los programas de chatarreo.

Igualmente analiza los efectos de un adecuado sistema de inspección técnica vehicular en el control de emisiones de dióxido de carbono. Se plantea un esquema integral de inspección vehicular que comprenda:

- Creación de Oficina de Homologación Vehicular.
- Proceso de certificación para los vehículos que entran en circulación.
- Establecimiento de estándares de eficiencia de combustible.
- Introducción de etiquetado sobre consumo y emisiones.
- “Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities” analiza los

efectos de la regulación y administración del transporte de mercancías por parte de las autoridades y concluye que “la intervención del sector público en el transporte de carga debe comprender: infraestructura, gestión del tránsito, política ambiental, autorizaciones vehiculares, tributación, regulación del mercado, planificación urbana y uso de suelos”, siendo por tanto sustento del producto 1.

B. Producto 2: Gestión eficiente del tránsito

En este caso, de acuerdo a los resúmenes presentados en el Contenido 05, la evidencia presentada dentro del PP es amplia y oportuna, validando la pertinencia del Producto. Se destaca como sustento los siguientes estudios:

- “Minimization of Travel Time and Weighted Number of Stops in a Traffic-light Network”. Transportation Research B, Chen, Y.L. and Yang, 2000. Analiza el tiempo promedio y número de paradas para el diseño de sistemas de semafización y llega a la conclusión de que a partir de un adecuado sistema de semáforos es posible reducir el tiempo de viaje y detenciones
- Por otro lado, el estudio “supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao” destaca la importancia de analizar la idoneidad de eliminar los puntos críticos dentro de Lima y Callao.
- “Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities” estudia los efectos positivos de la gestión del tráfico de mercancías.
- En la misma línea, el “Estudio para el mejoramiento de la logística de distribución urbana de mercancías en Lima metropolitana y el Callao” de Teirlog y Táryet, también se enfoca en la mejora del tránsito de las mercancías dentro del ámbito de Lima y Callao.
- En el caso del estudio “The enforcement chain: traffic law enforcement and road safety targets. SWOV Institute for Road Safety Research, the Netherlands” se analizan las ventajas de la fiscalización para la mejora de la seguridad vial.

Tal y como queda patente, la evidencia incluida es sustento suficiente de la relación de causalidad de este producto con el problema identificado, y a su vez, sustenta la importancia de este producto dentro del problema de la seguridad vial en el ámbito urbano, por lo que será incluido dentro del nuevo marco lógico.

C. Producto 3: Gestión de Sistemas de Transporte y Fiscalización

En este caso la evidencia incluida en relación con el Inexistente ordenamiento de vehículos menores es:

- Exposición de Motivos de la Ordenanza N° 1693: Ordenanza Marco que Regula el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Carga en Vehículos

Menores Motorizados y no Motorizados en Lima Metropolitana. 2013. Es importante establecer las zonas de exclusión y el número máximo de vehículos menores que se pueden autorizar en un distrito. Para la eficiencia del SIT es importante que los gobiernos provinciales orienten con ordenanzas los ordenamientos de vehículos menores en los distritos.

D. Producto 4: Infraestructura Urbana con mantenimiento

En este caso, la evidencia incluida en el Anexo 2 del Programa Presupuestal es adecuada y permite sustentar el Producto. Estos son:

- Institute for Transportation and Development Policy (2012) Vida y muerte de las autopistas urbanas. EMBARQ.
- EMBARQ (2010). Lecciones aprendidas de mejoras en sistemas de autobuses de Latinoamérica y Asia. Modernización del transporte Público. World Resources Institute.
- JICA. “Encuesta de Recolección de Información Básica del Transporte Urbano en el área Metropolitana de Lima y el Callao”. Enero, 2013. Agencia de Cooperación Internacional del Japón.
- UN HABITAT (2013) Planning and design for sustainable urban mobility: policy directions. Global report on human settlements.
- MTC y GIZ (2015) TRANSPerú: Sustainable Urban Transport NAMA Perú
- CAF (2011) Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina.
- MEF (2015) Guía metodológica para la identificación, formulación y evaluación social de proyectos de viabilidad urbana, a nivel de perfil. Servicios gráficos JMD S.R.L.
- MTC (2007) Especificaciones técnicas generales para la conservación de carreteras.
- Plan Maestro de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú: Prioridad del transporte público. Yayicho Engineering Co. Ltd. En asociación con Pacific Consultants International.
- “Conservación o mantenimiento de carreteras MEF 2008.” En el ítem Desempeño del PPE a nivel de Propósito señala que el mantenimiento realizado en los tramos tratados a través de las intervenciones del Programa Caminos Rurales ha tenido efectos positivos en indicadores. de transitabilidad.
- Al igual que en el producto anterior, esta evidencia fue analizada dentro del contenido 19 del presente informe y también fue analizada con detalle en el Informe I de esta EDEP. Como resumen puede decirse que la información presentada justifica la efectividad del producto.
- Así, el informe “Especificaciones técnicas generales para la conservación de carreteras, MTC”, establece lineamientos a modo de guía y provee especificaciones técnicas que deben ser consideradas para la creación de carreteras en buen estado.
- “Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP)”, Defensoría del Pueblo (2015), analiza el efecto de la falta de

señalización y mal estado de las pistas en la seguridad vial y concluye que la detección y eliminación de puntos críticos, requiere del “concurso de la Policía Nacional del Perú y los distintos niveles de gobierno, además de planes a mediano plazo con indicadores claros de su ejecución y el correspondiente impacto en la reducción de accidentes de tránsito”.

- “Seguridad de tránsito: Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes Gold”, Philip Anthony (1998), aborda los efectos de la aplicación de la ingeniería vial en la prevención de accidentes de tránsito, y concluye que “la aplicación adecuada de la ingeniería vial es importante en la reducción de los accidentes y sus costos ya que permite corregir errores de diseño y señalización; y permite contar con un adecuado análisis antes de la ejecución de proyectos viales.

A su vez, para fortalecer el sustento, el equipo evaluador sugiere la inclusión de los siguientes documentos:

- “Road Safety Audit Guidelines”. University of New Brunswick. Transportation Group. Department of Civil Engineering. Fredericton, New Brunswick (UNB Transportation Group). Sustento del producto 2.
- AUSTROADS, “Road Safety Audit; United Kingdom, Guidelines for the Safety Audit of Highways”; sustento del producto 2.
- TAC, “Geometric Design Guidelines for Canadian Roads”; sustento del producto 4.
- G.D. Hamilton Associates Consulting Ltd., “Introducing Road Safety Audits and Design Safety Reviews Draft Discussion Paper”; sustento del producto 2.
- FHWA “Study Tour for Road Safety Audits Part 1 and 2 Final Report”; sustento del producto 2.
- ITE, “The Traffic Safety Toolbox” sustento del producto 2.
- TAC, “Manual of Uniform Traffic Control Devices for Canada Fourth Edition”; sustento del producto 2.
- CANADÁ, “Guide to Neighbourhood Traffic Calming”; y , sustento del producto 2.
- AASHTO, “Highway Safety Design and Operations Guide 1997” sustento del producto 2.
- AASHTO “Highway Safety Manual” (2010). www.highwaysafetymanual.org, sustento del producto 2.

4.2.3.3. Análisis sobre intervenciones adicionales

La propuesta de componentes se ha construido en torno a los tres pilares principales sobre los que se apoyan las acciones encaminadas a la mejora de la seguridad vial en general, y por ende, también en el ámbito urbano: infraestructura, usuario y vehículo.

En este sentido, relacionados con el mejoramiento del comportamiento del usuario se han analizado los productos 3000479, 3000143 y 3000478 del PP138, persona autorizada para conducir vehículos automotores ,usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial y servicios de transporte terrestre y complementarios

fiscalizados (en aquello referido a fiscalización a centros médicos de expedición de licencias y a escuelas de conductores en la expedición de certificados, así como fiscalización a vehículos menores para el transporte de personas).

Dado el carácter urbano de esta EDEP, y las reiteradas manifestaciones por parte de los distintos actores involucrados acerca de su preocupación sobre el comportamiento del usuario y su relación con la seguridad vial, se considera importante hacer hincapié en aquellos productos del PP138 relacionados con la conducción temeraria de chóferes.

Si bien es cierto que el producto 3000479 está vinculado a personas con licencias para conducir y sus actividades, tal y como se ha visto en el informe 1 de esta EDEP, estas están relacionadas con las infracciones cometidas por estos conductores, y se ha detectado una percepción por parte de los conductores infractores de que el control es deficiente de la fiscalización, así como la percepción de que lo es también el seguimiento de estos conductores problemáticos.

Por este motivo, y en línea con el interés de las partes implicadas en el tema de la seguridad vial, se considera necesario, reforzar lo relacionado con el usuario infractor y dar mayor relevancia programática con un producto enfocado no solo en el conocimiento del usuario, sino directamente sobre su comportamiento. Este nuevo producto se ha denominado: “usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones”, ha sido incluido en la nueva propuesta de producto que se presenta líneas abajo, con el fin de profundizar más en el problema.

Esta inclusión se sustenta, como se mencionada líneas arriba, en la percepción general de los entrevistados que manifestaban que la problemática existente no se corresponde únicamente con la falta de conocimiento de los usuarios, si no con la conducta del mismo, que a pesar de conocer la norma no la cumple, y por otro lado, se ha manifestado la necesidad de revisar el contenido de las capacitaciones, ya que si bien existe un Plan de Capacitación, los actores perciben que este no responde a las necesidades actuales.

Igualmente se manifiesta el tratamiento especial que requiere la fiscalización, pues tiene varios vacíos. Se ha manifestado en las diferentes reuniones la debilidad en el cierre del proceso de fiscalización, ya que no existe una acción de seguimiento y posterior sanción. En esta misma línea, en dichas entrevistas los actores señalaron que muchas veces los conductores infractores o bien no suelen personarse a las capacitaciones, o falsifican su asistencia, y es habitual que vuelvan a infringir a la normatividad, debido a la percepción de impunidad que tienen.

Adicionalmente, para mayor sustento técnico se pueden añadir las siguientes evidencias al producto:

- “Policy Impact: Seat Belts - Centers for Disease Control and Prevention”. National Centre for injury and prevention and control. 2011, el cual estudia los efectos del uso de cinturón de seguridad en la reducción de accidentes de tránsito y de víctimas derivadas de éstos. La aplicación de sanciones estrictas

(retiro del conductor) por no utilizar cinturón de seguridad es más efectiva que las multas. Un monto mayor de la multa incentiva más uso del cinturón.

- “The Economic Theory of Public Enforcement Law. Polinsky, Mitchell & Shavell Steven, 1999”, por su parte, se encarga de analizar los efectos de definición de las infracciones en el comportamiento de los conductores. El exceso de velocidad es una de las principales causas de accidentes por lo que debe adoptarse medidas para que se respeten los límites de velocidad. Ello implica intervenciones educativas personalizadas o interactivas entre conductores e instructores a fin de modificar el comportamiento de aquéllos.
- “Traffic law enforcement: a review of the literature. Zaal, Dominic. Institute of Road Safety Research (SWOV), Leidschendam, The Netherlands. 1994” observa la relación entre los efectos de la aplicación de la ley, educación e ingeniería en el cumplimiento de las normas de tránsito. La aplicación del enforcement debe ser la solución final. La fiscalización debe ser apoyada por medidas como la educación vial, soluciones de ingeniería y modificación del entorno vial y físico.

Principales hallazgos:

- Los productos en general cuentan con evidencia suficiente que los sustente.
- El equipo evaluador ha identificado documentos adicionales para fortalecer el sustento de las intervenciones.
- Es necesario dar mayor relevancia no solo a la capacitación, sino a las acciones de control del usuario con el fin que este tenga un mejor comportamiento.
- Las acciones presupuestales que no resultan en Producto pueden ser vinculadas a los distintos productos analizados en los PP 0138 o PP 0148, sin perjuicio de mantener su coherencia. Esto es clave al considerar la articulación territorial.

4.2.3.4. Propuesta

Una vez analizadas las acciones incluidas dentro del PP0138 y PP0148, así como las APNOP, se proponen las siguientes componentes, que contribuirán a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre, enfatizando en el transporte urbano.

Destacar que esta propuesta se hace sobre la estructura considerada, es decir, considerando los principales ámbitos sobre los que se apoya la seguridad vial: vía, vehículo, usuario. Para ello, se ha llevado a cabo un rediseño de los productos incluidos en el PP0138 y PP0148, exponiéndose a continuación en cada caso sobre qué productos de los ya existentes nace esta propuesta de rediseño de productos.

I. Productos vinculados con el Inadecuado comportamiento del usuario

- Producto 1: Persona autorizada para conducir vehículos automotores tipo A y B (Producto 3000479 del PP138)

- Producto 2: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial (recoge parte del producto 3000143 del PP138 y recomendaciones de los actores implicados)
- Producto 3: Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones (Producto 3000143, 3000478 del PP138)

II. Producto vinculado al Parque automotor deficiente y deteriorado

- Producto 4: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas (Producto 1 y 2 del PP148 y producto 3000478 del PP138, directamente relacionado con el producto 3 del PP148 en las habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el transporte de personas)

III. Productos vinculados a las Inadecuadas condiciones de las vías urbanas

- Producto 5: Red Vial Urbana con acciones de conservación o mantenimiento (Producto 4 del PP0148)
- Producto 6: Gestión eficiente del tránsito (Producto 2 del PP0148)
- Producto 7: Red vial urbana auditada e inspeccionada (Producto 3000480 del PP0138)

IV. Como recomendación adicional, se propone

- Capacidades de planificación

Principales aspectos de la propuesta

- Independientemente de un marco lógico único, la propuesta de 7 componentes es coherente con la estructura actual.
- Es clave considerar un Producto específico enfocado en el cambio de comportamiento del usuario, más allá de su conocimiento sobre seguridad vial.
- Es importante resaltar el enfoque tripartito de la propuesta por encima de la organización de los productos: usuario, vehículo, vía.

4.2.4. Validación de las Actividades Diseñadas (Contenido 26)

La pregunta de evaluación a responder en este contenido es:

- A nivel de las actividades asociadas a los productos, ¿Son suficientes para el cumplimiento de cada producto o, por el contrario, se puede considerar alguna actividad adicional?

Con base en la recomendación previa de componentes realizada en el contenido 25, se identifican a continuación las actividades necesarias para llevar a cabo esos productos. En el caso de actividades que se están ejecutando, se realizarán dos fases de análisis:

- Evaluar si la estructura de actividades anteriores permitía obtener los componentes propuestos.
- Evaluar qué elementos de la estructura previa de actividades sirve para la propuesta de componentes.

Se presenta a continuación este análisis.

1.1.1.1. Análisis de las actividades del PP 0138

Producto 3000479. Persona autorizada para conducir vehículos automotores

- Actividad 5003427. Emisión de licencias de conducir de clase A
- Actividad 5003428. Emisión de licencias de conducir de vehículos menores

En este caso, las dos actividades incluidas dentro de este producto son las actividades directas que se pueden incluir para la consecución de este, ya que para estar autorizado a conducir se debe tener la licencia correspondiente. Sin embargo, y una vez consultadas las partes implicadas en diferentes regiones (gerencias de transporte y municipalidades provinciales en el caso de las licencias de vehículos menores), si bien la obtención de la licencia te autoriza a conducir el tipo de vehículo que corresponda, esto no es sinónimo de que esta autorización se haya dado en las condiciones exigidas.

El problema radica en que las revisiones que se realizan en los centros médicos de expedición de licencias no siempre se hacen con el suficiente rigor (ver anexo de entrevistas mantenidas con el Gobierno Regional de Arequipa, área de educación y seguridad vial), lo que se traduce en que en algunas ocasiones se den autorizaciones a personas con condiciones psicotécnicas insuficientes para conducir.

Así pues, se estima que si bien estas actividades son idóneas para la consecución del producto, es decir, son necesarias para la consecución del mismo, y considerando el esquema usuario, infraestructura y vehículo, se considera que dentro del componente de usuario debe incluirse además de la emisión de licencias, las actividades del producto 3000478 del PP138 relacionadas con la fiscalización a las Entidades de Servicios Complementarios de Transporte Terrestre, que incluye lo relacionado con el control de los centros médicos para la expedición de licencias y a las escuelas de conductores en

la expedición de los certificados de profesionalización, todo ello vinculado con el usuario de la vía.

Así, se propone mantener ambas actividades e incorporar en el Componente 1 lo relacionado a la inspección de centros médicos y escuelas de conductores. De este modo, la estructura quedaría de la siguiente forma:

Componente 1: “Persona autorizada para conducir vehículos automotores” y las actividades:

- Actividad 1.1: Emisión de licencias de clase A
- Actividad 1.2: Emisión de licencias de clase B (vehículos menores)
- Actividad 1.3: Inspecciones a los centros médicos de expedición de certificados médicos de aptitud para obtener licencia de conducir.
- Actividad 1.4: Inspecciones a las Escuelas de Conductores en la expedición de los certificados de profesionalización”

Estas dos últimas actividades pertenecen al actual producto 3000478 del PP138.

Producto 3000480. Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial

Componen este producto las siguientes actividades:

- Actividad 5001483. Inspección de Seguridad Vial.
- Actividad 5001484. Auditoría de Seguridad Vial.
- Actividad 5001486. Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes.
- Actividad 5001485. Elaboración de normas o manuales en seguridad vial.

Al igual que ocurría en el producto anterior, la propia definición literal del producto lleva implícito las dos primeras actividades que deben ser consideradas para la consecución de este, es decir, auditorías e inspecciones de seguridad vial, por lo que ambas son consideradas necesarias para la consecución de este producto.

Ahora bien, la actividad de inspección de seguridad vial detectará aquellos tramos o puntos de la red donde las condiciones de la vía no son las idóneas desde el punto de vista de la seguridad vial, bien sea por tema de diseño, por problemas con el estado de la vía, por falta de señalización, entre otros, pero es necesario incluir también una actividad donde se identifique en que puntos o tramos se están experimentando el mayor número de accidentes, es decir, aquellos tramos que se consideran puntos de concentración de accidentes, ya que puede existir un tramo de vía que no se detecte como crítico en una inspección de seguridad vial, pero que si sea un punto de concentración de accidentes.

Por este motivo, la actividad de detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes también se estima como necesaria para la consecución de este producto, si bien se considera que, al estar estrechamente relacionada con la inspección de seguridad vial, ambas, detección de puntos de concentración de accidentes e inspecciones de seguridad vial deberán ser incluidas dentro de una misma actividad.

Por último, se incluye dentro de este producto la actividad de elaboración de normas o manuales en seguridad vial.

Si bien se considera que esta actividad está directamente vinculada con la seguridad vial, no se considera que sea necesaria para la consecución del producto.

Efectivamente, puede decirse que ya existe normativa y manuales suficientes para la elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vial en Perú. Así, tanto MTC como CNSV son proactivos en esta área y han venido trabajando en los últimos años en la elaboración de normas y manuales relacionados con este tema.

Cabe añadir que, como recomendaciones a la propuesta de Productos para el nuevo Marco Lógico, se ha incluido como recomendaciones adicionales: “Capacidad de Planificación”, y se considera que dentro de esta recomendación debe incluirse la elaboración de normas o manuales de seguridad vial adaptados a las vías urbanas.

Esta afirmación se sustenta de nuevo en las entrevistas mantenidas con las municipalidades distritales de diferentes regiones, concretamente con las Gerencias de desarrollo urbano.

Al preguntarles por su uso de los manuales publicados por el MTC o CNSV, la respuesta ha sido unísona:

“Los manuales son muy correctos y detallados, pero no están adaptados a la realidad local de las vías del ámbito urbano, por lo que en muchas ocasiones es necesario que nosotros tomemos decisiones o que adaptemos lo que estos manuales incluyen sin saber a ciencia cierta si estamos haciendo lo correcto desde el punto de vista de la seguridad vial “

Así pues, se incluirá dentro de estas recomendaciones de “Mejora de las capacidades de planificación” la elaboración de manuales y normas de seguridad vial adaptadas a las vías urbanas.

De acuerdo a lo anterior, en el nuevo componente 7: Red vial urbana auditada e inspeccionada, se deberá incluir la actividad de detección de puntos de concentración de accidentes. Con lo cual la estructura del componente quedará de la siguiente manera:

- Actividad 7.1: Red vial urbana auditada
- Actividad 7.2: Red vial inspeccionada
- Actividad 7.3: Detección de puntos de concentración de accidentes

Cabe resaltar que, el MTC ha publicado recientemente su Manual de Seguridad Vial 2017, el cual incluye la metodología para la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial, incluyendo claramente las diferencias entre ambas y su alcance.

Producto 3000143. Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Este producto está compuesto por las siguientes actividades:

- Actividad 5001487. Capacitación en seguridad vial a conductores infractores.
- Actividad 5001489. Capacitación a usuarios de las vías en temas de Educación en Seguridad Vial.
- Actividad 5001490 Capacitación a Especialistas en temas de Seguridad Vial.
- Actividad 5001488. Campañas de Sensibilización a la comunidad sobre Seguridad y Educación Vial

En el caso de este producto, todas las actividades incluidas están efectivamente orientadas a la consecución de este y se consideran necesarias para ello.

Para lograr unos usuarios de las vías con mayor conocimiento en seguridad vial, se hace necesario capacitar, por un lado, a las personas que toman decisiones relacionadas con la seguridad vial en las vías (mantenimiento, educación vial, transporte, etc.), por otro, a las personas que usan esas vías (conductores, chóferes y peatones), y por otro, sensibilizar a la población sobre la importancia de la seguridad vial y la necesidad de adoptar una conducta más cívica y respetuosa con este problema, comenzando por las generaciones más pequeñas (niños y adolescentes) y terminado por el resto de la población.

Esta afirmación se sustenta en los distintos estudios presentados dentro de este informe como evidencia de la relación de causalidad entre el problema identificado y el inadecuado comportamiento del usuario. Así pues, estas actividades se consideran necesarias y suficientes para la consecución de este producto dentro del marco Lógico del PP138.

Sin embargo, y centrándose en la nueva propuesta de Marco Lógico, se ha considerado la idoneidad de incluir dentro de esta propuesta el Componente 3: “Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones”, diferenciando así entre un Producto 2: “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial” enfocado a mejorar la sensibilización y conocimientos de seguridad vial de los usuarios y población en general, y este componente 3, más enfocado en disminuir el incumplimiento de los conductores infractores, y aumentar la sensación de control mediante la mejora de la gestión de la fiscalización de las infracciones.

Este nuevo componente se ha denominado: “usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones”, ha sido incluido en la nueva propuesta de producto con el fin de profundizar más en el problema (tal y como se pudo comprobar en el análisis de accidentalidad presentado en el informe 1, la estadística de accidentes de tránsito en el año 2015 registra 95,532 eventos de los cuales el 80.6% se concentran en las siguientes

causas: Exceso de velocidad 32.1%, Imprudencia del conductor 28.8%, Imprudencia del peatón 9.0%, y Ebriedad del conductor 8.1%. Es evidente que la mayor cantidad de accidentes registrados en este periodo, se han debido al factor humano. En el 2014, el 73.0% de los accidentes fueron causados por el conductor: por manejar en exceso de velocidad, por manejar ebrio, por desacatar las señales de tránsito o debido a alguna otra imprudencia cometida, lo que se considera como evidencia a la hora de plantear un refuerzo de un producto relacionado con los conductores infractores).

Adicionalmente, en las diversas reuniones mantenidas con los actores implicados, se ha manifestado, por una parte, la problemática existente no tanto con la falta de conocimiento de los usuarios, si no con la conducta del mismo, es decir, aunque conocen la norma no la cumplen, y por otro lado, se ha manifestado la necesidad de revisar el contenido de las capacitaciones, ya que si bien existe un Plan de Capacitación, este no responde a las necesidades actuales, ya que no hay contenidos claros ni una metodología adecuada.

Igualmente se manifiesta el tratamiento especial que requiere la fiscalización, pues se presentan varios vacíos. Se ha manifestado en las diferentes reuniones la debilidad en el cierre del proceso de fiscalización, ya que no existe una acción de seguimiento y posterior sanción.

En este sentido, y siguiendo las recomendaciones del MTC, se deberá evaluar la idoneidad de incluir una actividad orientada al monitoreo y seguimiento de los resultados de las capacitaciones a conductores infractores, así como revisar el contenido de las mismas capacitaciones (contenidos claros y metodología adecuada).

Así pues, la actividad de “Capacitación en seguridad vial a conductores infractores”, será incluida dentro del nuevo Componente 3 propuesto: Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones, el cual incluirá las actividades:

- Actividad 3.1: Fiscalización a conductores infractores (nueva propuesta)
- Actividad 3.2: Fiscalización del servicio de Transporte de Personas y Mercancías (PP138)
- Actividad 3.3: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores (PP138)

Por último, si bien el producto 3000131: “Camino nacional con mantenimiento vial” del PP0138 no fue considerado como apto para su aplicación dentro del nuevo marco lógico, por no estar referido al ámbito urbano, este producto contiene la actividad 50011437: Prevención y atención de emergencias viales, que si será considerada dada su relación con los fenómenos meteorológicos adversos y los problemas que estos ocasionan sobre el estado de la infraestructura vial urbana. Dicha actividad se incluirá como “Prevención y atención de emergencias viales”, si bien será encuadrada dentro del ámbito urbano.

Producto 3000478. Servicios de transporte terrestre y complementarios fiscalizados

- Actividad 5003418. Fiscalización al servicio de transporte terrestre de personas
- Actividad 5003423. Fiscalización a las entidades de servicios complementarios de transporte terrestre

Tal y como se ha expresado en varias ocasiones a lo largo de este documento, si bien estas actividades estaban incluidas dentro de este producto en el PP138, debidamente sustentadas. La revisión de dicha evidencia (Informe Defensorial N° 108-2006 “Pasajeros en riesgo: la Seguridad en el Transporte Interprovincial”. Defensoría del Pueblo. 2006) señala que existen insuficientes inspectores del Ministerio de Transportes y Comunicaciones –MTC– y de los Gobiernos Regionales para fiscalizar el transporte interprovincial, si se considera el número de vehículos. Además, se indica que la capacidad operativa de fiscalización del MTC en el servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional es limitada pues cuenta con poco personal y escasos recursos para realizar la supervisión y detección de las irregularidades de las empresas operadoras del servicio de transporte interprovincial de ámbito nacional.

Si lo anterior se extrapola al ámbito distrital, es evidente que el problema se agranda, sobre todo en lo relacionado con la fiscalización a vehículos menores de transporte de personas. En las reuniones mantenidas con los gobiernos provinciales y locales, así como con MTC, SUTRAN, etc., todos han reconocido el problema existente en Perú con los centros complementarios del servicio de transporte, como escuelas de conductores en la expedición de los certificados de profesionalización o los centros médicos de expedición de certificados médicos, ya que dichos centros no realizan su función cumpliendo con la normatividad.

Por este motivo, se ha considerado adecuado su inclusión dentro de la propuesta de marco lógico, dentro del Componente 1 propuesto: “Persona autorizada para conducir vehículos automotores”.

En relación con las actividades incluidas en los productos del Programa Presupuestal 148, se tiene:

Producto 1. Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas

- Actividad: Sistema de Certificación y Homologación Vehicular.
- Actividad: Fiscalización a los Centros de Inspección.
- Actividad: Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia.

Ya dentro del PP148, se incluía este producto, así como las actividades detalladas, relacionado con el problema de la antigüedad y deterioro del parque automotor existente en el ámbito urbano. En este sentido, y puesto que el PP148 tenía como problema específico identificado la “Elevada congestión, inseguridad y altos costos ambientales

en el transporte urbano”, este producto y sus actividades son necesarios dentro de ese PP, tal y como se ha podido comprobar al analizar las evidencias que las sustentaban.

La revisión de dicha evidencia ha dejado patente la vinculación entre un parque automotor deteriorado y la casuística de los accidentes de circulación (ver acápite b del capítulo 1.1. del presente informe). Igualmente, el análisis de la accidentalidad en las carreteras de Perú mostrado en el Informe 1 de esta EDEP como justificación del problema identificado y el breve resumen incluido en el capítulo 1.1, incluyen la falla mecánica y a falta de luces como causas de los accidentes de circulación.

Destacar que, si bien en el PP148 este producto incluía más actividades, solo se han incluido aquí las relacionadas con la mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano. Por este motivo, no cabe la opción de analizar si estas actividades son suficientes para la consecución del producto en cuestión, si bien son consideradas como necesarias para ello.

En cuanto a su idoneidad a ser consideradas dentro de la nueva propuesta de marco lógico, dentro del componente 4 propuesto: “Control del parque automotor en las vías urbanas”, se considera que son necesarias y suficientes para la consecución de este producto, si bien se han considerado ciertos matices o cambios.

Así, con estas actividades se actuará en tres direcciones que afectan al parque automotor. En primer lugar, con la actividad “Sistema de Certificación y Homologación Vehicular”, se estará trabajando sobre la necesidad de contar con un parque vehicular con certificado de homologación de cumplir con los requisitos técnicos exigidos para circular por las vías urbanas. En el caso de los vehículos que entran nuevos en el mercado este sistema de certificación ya existe, por tanto, con este indicador se está actuando sobre el hecho de que efectivamente todos los vehículos están certificados.

En segundo lugar, si bien existen estos certificados de homologación para aquellos vehículos nuevos que entran en el mercado, no existe la certeza de que el parque automotor que pasa las pertinentes revisiones en los centros homologados lo haga bajo las condiciones de cumplimiento exigidas, es decir, se desconoce si estos centros de inspección vehicular hacen dichas revisiones meticulosamente o simplemente lo consideran un mero trámite, y no se esfuerzan en revisar adecuadamente los vehículos que inspeccionan.

Por este motivo, se considera que la actividad “Fiscalización a los Centros de Inspección” es especialmente necesaria para conseguir un parque automotor en mejores condiciones técnicas.

En el caso de la actividad “Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia”, considerada como necesaria dentro del marco lógico del PP148, ha sido reformulada para la nueva propuesta.

En el caso de la nueva IPE evaluada, relacionada con las actividades de mantenimiento y de mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano, no se pretende tanto la necesidad de vehículos no contaminantes (lo cual no indica que no sea importante, si no que no está directamente relacionado con esta IPE), sino la necesidad de vehículos menos

deteriorados y adaptados a las nuevas tendencias en materia de seguridad vial, como cinturones de seguridad delanteros y traseros, parachoques menos dañinos en caso de atropello, etc.

Así pues, esta actividad ha sido reformulada y se propone como: “Chatarrero a vehículos más seguros”, considerándose no solo los vehículos de transporte público, sino todo el parque vehicular.

Por último, también dentro de esta propuesta de actividades dentro del Componente 4: “Control del parque automotor en las vías urbanas”, tras la campaña de trabajo de campo llevada a cabo en las regiones del norte (San Martín), se ha detectado un fuerte componente de vehículos menores en el transporte de viajeros dentro del ámbito urbano.

En ciudades como Tarapoto, el transporte de viajeros en el ámbito urbano se hace mayoritariamente en este tipo de vehículos, bien por las condiciones climatológicas de la zona, bien por la orografía escarpada y las características de las vías urbanas, etc. Por lo que se debe garantizar que dicho transporte de viajeros se haga de una forma controlada, es decir, se considera que debe incluirse una actividad orientada al control de habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el transporte de viajeros en las vías urbanas.

Esta actividad será: “Habilitaciones Otorgadas a vehículos menores para el servicio de Transporte Distrital Terrestre de personas”, incluida dentro del producto 3 de este PP148.

Entonces, este componente incluye actividades que aseguran un parque automotor adecuado y con los permisos para circular por las vías urbanas. Para ello se han incluido actividades homologación vehicular, fiscalización de centros de inspección, habilitación de vehículos menores y chatarreo a vehículos más seguros.

El nuevo Componente 4 propuesto “Control del parque automotor en las vías urbanas”, incluirá por tanto las actividades:

- Actividad 4.1: Sistema de Homologación Vehicular (PP148)
- Actividad 4.2: Fiscalización a los Centros de inspección vehicular (PP148)
- Actividad 4.3: Habilitaciones Otorgadas a vehículos menores para el servicio de Transporte Distrital Terrestre de Personas (PP148)
- Actividad 4.4: Chatarreo a vehículos más seguros (PP148)

Producto 2. Gestión eficiente del tránsito

- Actividad: Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable
- Actividad: Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas
- Actividad: Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial e Intervenciones en Tramos y Puntos Críticos

Dentro del PP148, y al igual que sucedía en el producto anterior, se incluían más actividades a parte de las citadas, seleccionándose en esta EDEP únicamente las relacionadas con la seguridad vial en el ámbito urbano, por lo que no cabe analizar si estas actividades, Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable, Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas y Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial e Intervenciones en Tramos y Puntos Críticos son suficientes para la consecución de este producto.

En cuanto al análisis sobre su necesidad, se considera que, tal y como quedo sustentado con el análisis de la evidencia de las causas, estas actividades son necesarias, si bien es cierto que dentro de la nueva propuesta de marco lógico han sido reformuladas. Así, se considera que las dos primeras actividades, enfocadas al control de semáforos y centros de control de ITS si los hubiere, así como al control del transporte de carga dentro del ámbito urbano, son necesarias y suficientes dentro del producto 6 propuesto: “Gestión eficiente del tránsito”, si bien se considera oportuno la necesidad de incluir el término de “homogeneización”, principalmente referido a los sistemas de semaforización.

Tras las visitas a campo y las reuniones mantenidas con las gerencias de transporte de las municipalidades distritales, se ha detectado que dentro del ámbito urbano es común contar con sistemas semafóricos no homogéneos dentro de distintos distritos de la misma ciudad, y con cierta descoordinación entre ellos en su operación. Una gestión eficiente de tránsito lleva implícito la necesidad de instalación de una semaforización homogénea y operativamente coordinada, tal y como se sustenta con la evidencia incluida en el epígrafe B del apartado 1.1. de este informe.

Así pues, la nueva actividad incluida será: “Homogeneización, Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable”. Entonces, dentro del Componente 6 propuesto: Gestión Eficiente del Tránsito, se proponen las actividades de:

- Actividad 6.1.: Homogeneización, Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable
- Actividad 6.2.: Control de Circulación del transporte de Carga en Vías urbanas

Por último, la actividad “Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial e Intervenciones en Tramos y Puntos Críticos”, si bien se considera vital como actividad relacionada con el problema identificado, se ha considerado la idoneidad de incluirlo dentro del nuevo **contenido 7 propuesto: “Red vial urbana auditada e inspeccionada”**, y se ha dividido en tres actividades diferentes, dada la distinta naturaleza de una inspección de seguridad vial (la cual se realiza sobre una vía ya en servicio) y de una auditoría de seguridad vial (la cual se realiza sobre proyecto o justo en el momento de puesta en servicio de una vía). Las actividades propuestas son:

- Actividad 7.1: Red vial urbana auditada
- Actividad 7.2: Red vial inspeccionada
- Actividad 7.3: Detección de puntos de concentración de accidentes

Producto 3: Gestión de Sistemas de Transporte y Fiscalización

- Actividad 3c: Habilitaciones Otorgadas a Vehículos Menores para el Servicio de Transporte Distrital Terrestre de Personas

Esta actividad del PP148 ha sido considerada dentro de la nueva propuesta de marco lógico, si bien se ha incluido dentro del producto 4 propuesto, control del parque automotor en las vías urbanas.

Dentro de dicho PP148 se presentaba evidencia de sustento, como el estudio “Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú, de Gutiérrez Aparicio, Luis. 2014. En el que se analizaban los efectos de la falta de recursos humanos y económicos en la gestión del tránsito y transporte. La mejora en la administración y gestión del transporte urbano pasa necesariamente por la adopción de una política nacional de movilidad urbana.

A su vez, de acuerdo con las reuniones mantenidas con las diferentes partes implicadas, como MTC, DGTT, Provias, etc, se ha identificado la preocupación general existente con este tipo de transporte, sobre todo en ciudades de la sierra como Tarapoto o Moyobamba. Igualmente, durante las visitas a estas ciudades durante la campaña de trabajo de campo se pudo constatar la elevada presencia de este tipo de transporte y su peligrosidad desde el punto de vista de la seguridad vial.

Por estos motivos se considera pertinente incluir dentro de la propuesta de marco lógico esta actividad del PP148.

Producto 4. Infraestructura urbana con mantenimiento

- Actividad Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada.
- Actividad Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada.
- Actividad Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado.
- Actividad Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado.
- Actividad Mantenimiento de las Ciclovías
- Actividad Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc).
- Actividad Mantenimiento de Puentes Urbanos
- Actividad Inventario de la Red Vial Urbana.
- Actividad Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana.

Por último, y continuando con el análisis de las actividades incluidas dentro de los productos del PP148 seleccionados, se incluían dentro del producto 4 las actividades listadas anteriormente.

En el caso de este producto, se considera que estas actividades son necesarias y suficientes para la consecución del mismo.

En primer lugar, y como actividad fundamental, se considera la actividad de inventario de la red vial urbana.

En las visitas realizadas a diferentes distritos de varias regiones, se ha podido constatar que no existe ningún distrito que cuente con un catastro de sus vías urbanas. No ha sido posible conocer cuantos kilómetros de vías urbanas tiene cada distrito, cuantos kilómetros de vías urbanas están pavimentadas, cuantos sin pavimentar, etc.

Para poder gestionar el estado de la infraestructura urbana es imprescindible conocer cuál es la dimensión de esta infraestructura, para poder estimar el alcance del problema y dimensionar correctamente los medios necesarios para solucionarlo.

Debe matizarse que esta actividad debe ser reformulada para que no dé lugar a confusión. El hablar de inventario de una red lleva parejo el llevar a cabo la medición de parámetros como el estado del firme, IRI; el índice de reflexión de las señales, estado de marcas viales, etc. labores todas ellas con un elevado coste y que por tanto no puede considerarse su ejecución anual.

Así pues, cuando se incluya la actividad de inventario vial de la red urbana, se está hará mención de un inventario básico que permita conocer el estado de la infraestructura, en el que el primer año se llevarán a cabo todas las tareas incluidas en un inventario de red habitual, pero en años posteriores se realizarán actividades de actualización o revisión de la data.

Siguiendo con las actividades propuestas, se considera que las actividades de mantenimiento tanto rutinario como periódico son necesarias para la consecución del producto y por tanto serán incluidas dentro del nuevo marco lógico, si bien no se considerará la diferenciación de vías concesionadas.

Por último, y dado que existen regiones del Perú en las que los factores climáticos adversos afectan de forma muy directa al estado de la infraestructura, se considera necesario incluir también la actividad “Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana”, orientada a los daños sobre la infraestructura ocasionados por dichos fenómenos adversos, principalmente lluvias torrenciales.

Así pues, dentro de la nueva propuesta de marco lógico, se considerará el producto 5 con las siguientes actividades:

Componente 5: Red Vial Urbana y complementos con acciones de conservación o mantenimiento

- Actividad 5.1: Inventario vial urbano de carácter básico (PP148)

- Actividad 5.2: Mantenimiento periódico de la red vial urbana (PP148)
- Actividad 5.3: Mantenimiento rutinario de la red vial urbana (PP148)
- Actividad 5.4: Mantenimiento de ciclovías e infraestructura peatonal (PP148)
- Actividad 5.5: Mantenimiento de Puentes Urbanos (PP148)
- Actividad 5.6: Prevención y atención de emergencias viales (PP148)

Principales hallazgos:

- Componente 1: las dos actividades originales son adecuadas, pero requiere incluir la inspección de centros de salud y centros de evaluación.
- Componente 3: se cambia el enfoque del componente a uno enfocado en disminuir el incumplimiento de los conductores infractores, y aumentar la fiscalización de las infracciones. Así pues, se incluye actividades de fiscalización a infractores y servicios de transporte, y capacitación a infractores.
- Componente 4: este componente incluye actividades que aseguran un parque automotor adecuado y con los permisos para circular por las vías urbanas. Para ello se han incluido actividades homologación vehicular, fiscalización de centros de inspección, habilitación de vehículos menores y chatarreo a vehículos más seguros.
- Componente 6: en ese componente de gestión eficiente del tránsito, se han incluido actividades que refuerzan el accionar de los sistemas inteligentes de transportes y reforzar el control de la circulación de transporte de carga en vías urbanas.
- Componente 7: se considera importante incluir a las dos actividades originales una actividad centrada en la detección de puntos de concentración de accidentes

1.1.1.2. Propuesta

Una vez realizado el análisis anterior de las actividades incluidas en los productos del P138 y PP148, así como la valoración de su idoneidad para la propuesta de nuevo marco Lógico, se recoge a continuación el resultado de dicho análisis en forma de propuesta de actividades para el nuevo marco lógico:

Tabla 75: Componentes propuestos para el nuevo marco lógico

Componente 1: Persona autorizada para conducir vehículos automotores	
–Actividad 1.1:	Emisión de licencias de clase A (PP138)
–Actividad 1.2:	Emisión de licencias de clase B (vehículos menores) (PP138)
–Actividad 1.3:	Fiscalización a los centros médicos de expedición de certificados médicos de aptitud para obtener licencia de conducir (PP138)

**PERÚ****Ministerio
de Economía y Finanzas**

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL*

–Actividad 1.4:	Fiscalización a las Escuelas de Conductores en la expedición de los certificados de profesionalización (PP138)
Componente 2: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial	
–Actividad 2.1:	Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial (PP138)
–Actividad 2.2:	Capacitación a especialistas en temas de seguridad vial* (PP138)
–Actividad 2.3:	Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial (PP138)
Componente 3: Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones	
–Actividad 3.1:	Fiscalización a conductores infractores (nueva propuesta) ²¹
–Actividad 3.2:	Fiscalización del servicio de Transporte de Personas y Mercancías (PP138 - PP148)
–Actividad 3.3:	Capacitación en seguridad vial a conductores infractores (PP138) ²²
Componente 4: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	
–Actividad 4.1:	Sistema de Homologación Vehicular (PP148)
–Actividad 4.2:	Fiscalización a los Centros de inspección vehicular (PP148)
–Actividad 4.3:	Habilitaciones Otorgadas a vehículos menores para el servicio de Transporte Distrital Terrestre de Personas (PP148)
–Actividad 4.4:	Chatarreo a vehículos más seguros (PP148)
Componente 5: Red Vial Urbana y complementos con acciones de conservación o mantenimiento	
–Actividad 5.1:	Inventario vial urbano de carácter básico (PP148)
–Actividad 5.2:	Mantenimiento periódico de la red vial urbana (PP148)
–Actividad 5.3:	Mantenimiento rutinario de la red vial urbana (PP148)
–Actividad 5.4:	Mantenimiento rutinario y periódico de ciclovías e infraestructura peatonal (PP148)
–Actividad 5.5:	Mantenimiento de Puentes Urbanos (PP148)
–Actividad 5.6:	Prevención y atención de emergencias viales (PP148)
Componente 6: Gestión eficiente del tránsito	
–Actividad 6.1:	Homogeneización, Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable (PP148)
–Actividad 6.2:	Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas (PP148)
Componente 7: Red vial urbana auditada e inspeccionada²³	
–Actividad 7.1:	Red vial urbana auditada (PP148)
–Actividad 7.2:	Red vial inspeccionada (PP148)
–Actividad 7.3:	Detección de puntos de concentración de accidentes (PP148)

Fuente: Anexo 2 del PP138 y del PP0148

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

²¹ Se desprende de las reuniones mantenidas la necesidad de reforzar este aspecto, con el fin de atajar la impunidad de estos conductores infractores

²² Tal y como se ha comentado, se recomienda revisar los planes de capacitación y hacer un seguimiento y monitoreo de los resultados obtenidos con estas capacitaciones

²³ Se ha suprimido la actividad de normas o manuales de seguridad vial, puesto que el MTC ha publicado recientemente su Manual de Seguridad Vial, donde se especifica el alcance y metodología tanto de las inspecciones como de las auditorías de seguridad vial.

4.3. LÓGICA HORIZONTAL DEL MARCO LÓGICO (CONTENIDO 28)

4.3.1. Análisis

A continuación, se presenta la valoración sobre los indicadores seleccionados del PP0138 y PP0148, en la cual se evalúa su idoneidad y si miden adecuadamente los fines, propósitos, componentes y actividades. Además, se evalúa si son adecuados las fuentes de información y los instrumentos de medición.

Es importante mencionar que el análisis de indicadores y su idoneidad se realizará bajo la consideración de su aplicación en los tres ámbitos en los que se está estructurando la propuesta de nuevo Marco Lógico, y que son los principales componentes sobre los que se apoya la seguridad vial: **infraestructura vial, usuario de la vía y vehículo.**

4.3.1.1. Indicadores de desempeño PP0138

Se puede concluir que unas características comunes de los indicadores de desempeño del PP0138 están relacionadas con la dimensión de eficacia. Es importante señalar que según la “Directiva para los Programas Presupuestales en el marco del Presupuesto por Resultados” los indicadores pueden ser de cuatro dimensiones: eficiencia, eficacia, calidad y economía; motivo por el cual debería plantearse indicadores que también midan otras dimensiones como la eficiencia, calidad.

Por otro lado, si bien se han establecido métodos de cálculo para todos los indicadores, no todos cuentan con una línea base y metas proyectadas hasta el año 2019, ni con información sobre los valores reales obtenidos durante los años de la intervención.

Además, de las entrevistas mantenidas con los responsables del CNSV, DGCF y DGTT del MTC y MML, se ha constatado que mucha la información necesaria para el cálculo de los indicadores presenta carencias importantes tanto en su certidumbre y precisión (por ejemplo, existencia de accidentes de tránsito no reportados, imprecisiones en las causas del accidente, falta de georreferenciación de los accidentes, etc.), homogeneidad y sistematización a la hora de ser recolectada y tratada. A parte de ello se evidencia la falta de medios materiales para tener las bases actualizadas, y problemas de coordinación entre administraciones a la hora de reportar la información a cargo de cada una de ellas, o la de unificar en una sola base de datos la información descentralizada.

- En relación con el Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores, se considera un solo indicador “Proporción de licencias de conducir de clase A por categorías que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave al reglamento de tránsito en los dos últimos años”. Además de lo ya señalado en relación con la falta de fiabilidad de la data necesaria, reseñar la

importancia que en el ámbito urbano tienen las licencias de conducir de clase B, por lo que sería necesario establecer también un indicador para tener en cuenta a estos usuarios.

- Los indicadores correspondientes al Producto 3000480²⁴: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial, tal y como están definidos, no son de representativos del ámbito urbano, y deberían ser reformulados para poder ser de aplicación en dicho ámbito.
- Con respecto al indicador del Producto 3000143: Usuarios de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial, el indicador de “Proporción de personas sensibilizadas en materia de seguridad vial”, cuenta como instrumento de recolección de información a en la pregunta 803 de ENAPRES, la cual es presentada a continuación “En los últimos 12 meses de _____ a _____ ¿Ha escuchado usted por la radio o ha visto en la televisión alguna campaña sobre seguridad vial?”. Sin embargo, dicha información no asegura que el usuario se encuentre sensibilizado en temas de seguridad vial. Motivo por el cual se recomienda un rediseño del indicador.

4.3.1.2. Indicadores de desempeño PP0148

De manera similar que los indicadores de desempeño del PP0138, la mayoría de los indicadores de desempeño del PP0148 están relacionados con la dimensión de eficacia. En específico:

- Con respecto al Producto 1 del PP0148, cabe indicar que si bien el indicador “Porcentaje de Vehículos Obsoletos retirados del parque automotor respecto del total de vehículos obsoletos” se encuentra más asociado a reducir los costos ambientales que la accidentabilidad, se ha decidido mantener este indicador por la incidencia que tendría en la mejora de la seguridad vial una mejora de la obsoleta flota actual, entendiendo a su vez, que este indicador debería desdoblarse para aplicar a la totalidad de los vehículos, y no sólo a los de transporte público.
- A su vez, el indicador “Porcentaje de Centros de Inspección Técnica Vehicular que cumple con las condiciones de acceso y permanencia respecto del total” hace referencia a los Centros de Inspección Vehicular, pero dado que no existe la certeza de que todo el parque pase las pertinentes revisiones en centros homologados, sería necesario vincularlo con otro indicador que haga referencia a los vehículos del total del parque automotor que cumplen con las inspecciones periódicas que han de ser realizadas en dichos centros.
- Por otra parte, del Producto 2 el indicador “Porcentaje de ciudades con planes integrales de administración y gestión del tránsito y transporte implementados respecto del total” del producto 2, no guarda relación con ninguna de las actividades incluidas en dicho producto.

²⁴ Los indicadores son: “Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Nacional con Inspección de Seguridad Vial en el año”, “Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Departamental con Inspección de Seguridad Vial en el año” y “Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Vecinal con Inspección de Seguridad Vial en el año”

4.3.1.3. Indicadores de producción física

- Con relación a los indicadores de producción física cabe indicar que se han detectado incongruencias entre las unidades y métodos de medición del producto – actividad. Por ejemplo, el indicador de producción física del PP0148 del Producto 1 “Control del Parque Automotor en Vías Urbanas”, el Anexo 02 señala que la unidad de medida para los indicadores de las actividades 1.1 y 1.3 son vehículos y para la actividad 1.2 es inspección, mientras que el método de medición del Producto 1 es la suma de las unidades de los indicadores de producción física de las actividades, la cual no presenta una unidad de medida homogénea
- Además, se ha detectado que los Productos 2 “Gestión eficiente del tránsito” y “Infraestructura urbana con mantenimiento” cuentan con un único indicador, que no tiene en cuenta algunas actividades que forman parte de ellos.
- También se han detectado algunas inconsistencias en el método de medición de algunas actividades. Por ejemplo, la Actividad 4.4. Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito **Vehicular Motorizado**, tiene como fuente de información al conteo rutinario de los kilómetros de vías urbanas de tránsito vehicular **no motorizado** (veredas y ciclovías) según el estado bueno, regular y malo.

Principales hallazgos

- Indicadores son idóneos, el principal problema es que no son medibles debido a la falta de un sistema de información integral
- La mayoría de los indicadores son de eficacia, no se encuentran indicadores de calidad, eficiencia o economía.
- No todos los indicadores cuentan con una línea de base o metas hasta el 2019.
- La información está dispersa entre distintas bases: PNP, SUTRAN, DGTT, MINSA, MTC.
- El indicador del Producto 3000143 no es apropiado.

4.3.2. Propuesta

Como se mencionó en la parte introductoria de la evaluación, la propuesta de indicadores se realizará en base a los tres componentes sobre los que se apoya la seguridad vial: infraestructura vial, usuario de la vía y vehículo. Además, en las reuniones realizadas con los actores involucrados del recojo de la información sobre accidentes de tránsito, se señaló que este debe estar articulado a las metas del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular a la Meta 3.6 “Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

mundo”, la cual tiene como indicador “Tasa de mortalidad por lesiones debidas a accidentes de tráfico”

Por ello, si bien estos indicadores de resultado específico y final considerados en los PPs 138 y 148 son apropiados para los productos y actividades iniciales, serán reformulados, considerando el ámbito del nuevo marco lógico y la tipología de vehículo. Cabe señalar que para el método de cálculo del indicador de resultado final se consideró el indicador planteado por la Meta 3.6 de los ODS. A continuación, se presenta la siguiente Tabla con la propuesta de indicadores clasificados según los tres componentes de la seguridad vial: vehículo, usuario, vía.

Tabla 76: Propuesta de indicadores de desempeño

Producto	Vehículo	Usuario	Vía
Resultado Final ²⁵		Tasa de muertes causadas por accidentes de tránsito respecto del año base	
		Tasa de heridos causados por accidentes de tránsito, respecto del año base	
Producto 1: Persona autorizada para conducir vehículos automotores tipo A y B		Porcentaje de licencias de conducir de clase A por categorías que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave al reglamento de tránsito en los dos últimos años	
		Porcentaje de licencias de conducir de vehículos menores que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave al reglamento de tránsito en los dos últimos años	
Producto 2: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial		Porcentaje de personas encuestadas sensibilizadas en materia de seguridad vial de las 11 ciudades priorizadas	
Producto 3: Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones	Proporción de conductores infractores que han recibido charlas y cursos para la exoneración de multa y pérdida de puntos		
Producto 4: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	Porcentaje de modelos de vehículos automotores ofertados en el mercado que cuentan con certificado de homologación respecto del total de modelos de vehículos automotores		
	Porcentaje de Centros de Inspección Técnica Vehicular que cumple con las condiciones de acceso y permanencia respecto del total		
	Porcentaje de vehículos que cumplen con las inspecciones técnicas periódicas		
	Porcentaje de Vehículos Obsoletos retirados del parque		

²⁵ Relación con ODS 3 – Meta 3.6

Producto	Vehículo	Usuario	Vía
	automotor respecto del total de vehículos obsoletos		
Producto 5: Red Vial con acciones de conservación o mantenimiento			Porcentaje de infraestructura urbana en mal estado intervenida con acciones de mantenimiento
Producto 6: Gestión eficiente del tránsito			Porcentaje de ciudades con sistemas inteligentes de semaforización implementados respecto del total
			Porcentaje de ciudades con control de transporte de mercancías en vías urbanas (en al menos un acceso de la ciudad) respecto del total
			Porcentaje de ciudades con sistemas de seguridad vial implementados en avenidas principales respecto del total
Producto 7: Red vial urbana auditada e inspeccionada			Porcentaje de ciudades con auditorías de seguridad vial implementadas
			Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Urbana con Inspección de Seguridad Vial
			Porcentaje de ciudades con planes de intervención en puntos de concentración de accidentes ejecutados

Fuente: Anexo 2 del PP0148

Elaborado por Consorcio Taryet S.L. en Perú – Metis Gaia S.A.C.

La mayoría de los indicadores se han rediseñado a partir de los planteados en el PP0138 y PP0148. Sin embargo, es importante recalcar que para el Producto 2: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial, el indicador se ha planteado el siguiente indicador: “Porcentaje de personas encuestadas sensibilizadas en materia de seguridad vial de las 11 ciudades priorizadas”, el cual tiene la dimensión de eficacia. Se recomienda que la manera de operativizar la implementación del indicador se propone de la siguiente manera:

1. MTC – DGTT debe de diseñar una encuesta que recoja información acerca del conocimiento de seguridad vial de los usuarios que recibieron alguna campaña

acerca del tema. Se plantea que la muestra sea de 450 personas dentro de las 11 ciudades priorizadas.

2. Validar el diseño e la encuesta con un experto temático del INEI.
3. Luego de la validación el MTC apoyado en el INEI, debe presentar la propuesta al MEF, para la aprobación presupuestal del mismo.
4. Se aprueba el sustento del MEF, MTC e INEI para la transferencia de recursos para la implementación de la encuesta.
5. Se realiza la encuesta, se recoge la información y esta es puesta a disposición del público en general, manejada por el INEI

La siguiente tabla presenta la propuesta de indicadores según nivel de objetivo – producto, además de dimensión, forma de cálculo, fuente y valor.

Tabla 77: Propuesta de Indicadores de desempeño

Nivel de objetivo	Indicador	Dimensión	Forma de cálculo	Fuente	Valor
Resultado Final	Tasa de muertes causadas por accidentes de tránsito respecto del año base (2017)-PP148	Eficacia	$\left[\frac{\sum A_t - \sum A_{t-1}}{\sum A_{t-1}} \right] * 100$	Policía Nacional del Perú (PNP)	En Lima: - 26%
			At: Número de muertes causadas por accidentes de tránsito en la ciudad en el año t		En el Callao: - 72%
			A(t-1): Número de muertes causadas por accidentes de tránsito en la ciudad en el año t-1		Para el resto de ciudades no se cuenta con registro
	Tasa de heridos causados por accidentes de tránsito, respecto del año base (2017)-PP148	Eficacia	$\left[\frac{\sum A_t - \sum A_{t-1}}{\sum A_{t-1}} \right] * 100$	Policía Nacional del Perú (PNP)	En Lima:- 6%

Nivel de objetivo	Indicador	Dimensión	Forma de cálculo	Fuente	Valor
			At: Número de heridos causados por accidentes de tránsito en la ciudad en el año t		En el Callao: -2%
			A(t-1): Número de heridos causados por accidentes de tránsito en la ciudad en el año t-1		Para las ciudades restantes no se cuenta con un registro
Resultado específico	Tasa de los accidentes en las vías arteriales seleccionadas de las 11 ciudades principales respecto del año base (2017)	Eficacia	$\left[\frac{\sum A_t - \sum A_{t-1}}{\sum A_{t-1}} \right] * 100$	Policía Nacional del Perú (PNP);	No se cuenta con un registro
	PP148-rediseño		At: Accidentes en la vía o vías arteriales en donde se localiza la ciudad seleccionada en el año t	Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)	
			A(t-1): Accidentes en la vía o vías arteriales en donde se localiza la ciudad seleccionada en el año t-1	Consejos Regionales y Provinciales de Seguridad Vial (CRSV y CDSV)	

Nivel de objetivo	Indicador	Dimensión	Forma de cálculo	Fuente	Valor
Producto 1: Persona autorizada para conducir vehículos automotor es tipo A y B	Porcentaje de licencias de conducir de clase A por categorías que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave al reglamento de tránsito en el último año PP138_rediseño	Eficacia	(Total de titulares de licencias de conducir de clase A que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave en los dos últimos años / Total de titulares de licencias de conducir de clase A vigentes al finalizar el año) * 100	Registro Nacional de Sanciones, Sistema Nacional de Conductores Capacitados, CUBO OLAP OTI	0%
	Porcentaje de licencias de conducir de vehículos menores que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave al reglamento de tránsito en el último año PP138_propuesta en base al anterior	Eficacia	(Total de titulares de licencias de conducir de clase A que hayan incurrido por lo menos en una falta grave o muy grave en los dos últimos años / Total de titulares de licencias de conducir de clase A vigentes al finalizar el año) * 100	Gobiernos Provinciales, Gerencias de Transporte. Registro Nacional de Sanciones, Sistema Nacional de Conductores Capacitados, CUBO OLAP OTI	No se cuenta con un registro
Producto 2: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial	Propuesta de indicador: Porcentaje de personas encuestadas sensibilizadas en materia de seguridad vial de las 11 ciudades priorizadas PP138_rediseño	Eficacia	(Población encuestada con conocimiento de seguridad vial / Población Urbana encuestada) * 100	Encuesta brindada por el MTC con apoyo temático del INEI	

Nivel de objetivo	Indicador	Dimensión	Forma de cálculo	Fuente	Valor
Producto 3: Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones	Proporción de conductores infractores que han recibido charlas y cursos para la exoneración de multa y pérdida de puntos PP138_rediseño	Eficacia	$\left(\frac{\text{Total de conductores capacitados en el año } t}{\text{total de conductores } t} \right) / \left(\frac{\text{total de conductores capacitados en el año } t-1}{\text{total conductores en el año } t-1} \right)$	Gobiernos Regionales - Gerencias de Transportes. Área de educación y seguridad vial	
Producto 4: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	Porcentaje de modelos de vehículos automotores ofertados en el mercado que cuentan con certificado de homologación respecto del total de modelos de vehículos automotores. PP148_rediseño	Eficacia	$\left(\frac{\text{Número de modelos homologados en el año } t}{\text{Número total de modelos nuevos ofertados en el mercado en el año } t} \right) * 100$	Registro Nacional de Homologación Vehicular (DGTT).	0%
	Porcentaje de Centros de Inspección Técnica Vehicular que cumple con las condiciones de acceso y permanencia respecto del total PP138_rediseño	Calidad	$\left(\frac{\text{Número de actas de CITV conformes durante el período } t}{\text{Número de actas de CITV levantadas durante el período } t} \right) * 100$	SUTRAN – Registros de Inspecciones efectuadas a CITV	13.07%
	Porcentaje de vehículos que cumplen con las inspecciones técnicas periódicas (nuevo)	Calidad	$\left(\frac{\text{Número de vehículos con las inspecciones realizadas/ parque vehicular total}}{\text{parque vehicular total}} \right) * 100$	Registros de los CITV	No se cuenta con el valor del indicador
	Porcentaje de Vehículos Obsoletos retirados del parque automotor respecto del total de vehículos obsoletos (PP148)	Calidad	$\left(\frac{\text{Número de vehículos desguazados durante el período } t}{\text{Número de vehículos que exceden el límite de antigüedad durante el período } t} \right) * 100$	Municipalidades Provinciales	No se cuenta con el valor del indicador
Producto 5: Red Vial con acciones	Porcentaje de infraestructura urbana en mal estado intervenida	Eficacia	Para infraestructura vial urbana no concesionada:	Oficina de Estadística del MTC (a partir	No se cuenta con el valor del indicador

Nivel de objetivo	Indicador	Dimensión	Forma de cálculo	Fuente	Valor
de conservación o mantenimiento	con acciones de mantenimiento (PP148).		(Km. de infraestructura vial urbana en mal estado con mantenimiento) / (Km. total de infraestructura vial urbana en mal estado)	de la información suministrada, en el formato establecido o por el MTC, por los gobiernos provinciales y distritales)	
			Para ciclovías: (Km. de ciclovías en mal estado con mantenimiento) / (Km. de ciclovías en mal estado)		
			Para infraestructuras peatonales (aceras, pasarelas, etc.)		
			Km. de infraestructura peatonal en mal estado con mantenimiento/ Km de infraestructura peatonal en mal estado		No se cuenta con el valor del indicador
Producto 6: Gestión eficiente del tránsito	Porcentaje de ciudades con sistemas inteligentes de semaforización implementados respecto del total (PP148)	Eficacia	(Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con sistemas inteligentes de semaforización en el año t / Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t) * 100	Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT)	No se cuenta con el valor del indicador
	Porcentaje de ciudades con control de transporte de mercancías en vías urbanas (en al menos un acceso de la ciudad) respecto del total (PP148)	Eficacia	(Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con control de transporte de mercancías en al menos un acceso el año t / Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t) * 100	Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT)	No se cuenta con el valor del indicador

Nivel de objetivo	Indicador	Dimensión	Forma de cálculo	Fuente	Valor
	Porcentaje de ciudades con sistemas de seguridad vial implementados en avenidas principales respecto del total (PP148)	Eficacia	(Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con sistemas de seguridad vial en el año t / Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t) * 100	Registro de Sistemas de Seguridad Vial del CNSV	No se cuenta con el valor del indicador
	Porcentaje de auditorías de seguridad vial implementadas (PP148)	Eficacia	(Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con auditorías de seguridad vial implementadas en el año t / Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t) * 100	Base de datos del CNSV y verificación de cumplimiento de metas en el SIAF del MEF	10%
Producto 7: Red vial urbana auditada e inspeccionada	Porcentaje de Kilómetros de la Red Vial Urbana con Inspección de Seguridad Vial en el año (nuevo)	Eficacia	(N° de los kilómetros inspeccionados en seguridad vial en la red vial urbana / Total de kilómetros de la red vial urbana) * 100	CNSV, CRSV, CPSV y OGPP - MTC	N.d.
	Porcentaje de ciudades con planes de intervención en puntos de concentración de accidentes ejecutados (PP148-rediseño)	Eficacia	(Número de ciudades que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal que cuenta con planes de intervención en puntos de concentración de accidentes ejecutados en el año t / Número total de ciudades del país que son parte de la población objetivo del Programa Presupuestal en el año t) * 100	Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT)	28%

Fuente: Anexo 2 del PP0148

Elaborado por Consorcio Taryet S.L. en Perú – Metis Gaia S.A.C.

Tabla 78: Propuesta de Indicadores de Producción Física

Nivel	Indicador	Unidad de Medida	Fuente
Producto 1: Persona autorizada para conducir vehículos automotores	Persona autorizada para conducir vehículos automotores (PP138)	Licencia Otorgada	Registro del Sistema Nacional de Conductores (MTC –DGTT-; Gobiernos Regionales; Municipalidades Distritales y Provinciales)
Actividad 1.1. Emisión de licencias de conducir clase A	Emisión de licencias de conducir de clase A (PP138)	Licencia Otorgada	Registro del Sistema Nacional de Conductores (Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de los GR y dependencia competente del MTC)
Actividad 1.2. Emisión de licencias de conducir de vehículos menores	Emisión de licencias de conducir de vehículos menores (nuevo)	Licencia Otorgada	Registros administrativos de los Gobiernos Locales (Municipalidad Provincial – Gerencia de Transportes o la que haga sus veces)
Actividad 1.3. Inspecciones a los centros médicos de expedición de certificados médicos de aptitud para obtener licencia de conducir	Procesos sancionadores culminados (nuevo)	Número de procesos sancionadores culminados	SUTRAN
Actividad 1.4: Inspecciones a las Escuelas de Conductores en la expedición de los certificados de profesionalización	Procesos sancionadores culminados (nuevo).	Número de procesos sancionadores culminados	SUTRAN
Producto 2: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial	Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial (PP138)	Número de Personas Capacitadas	Informes de los eventos de capacitación (MTC – CNSV, Consejo Regional de Seguridad Vial y Municipalidades Provinciales y Distritales)
Actividad 2.1. Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial	Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial (PP138)	Persona Capacitada	Informes de los eventos de capacitación (MTC – STCSV, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales)
Actividad 2.2. Capacitación a especialistas en seguridad vial	Capacitación a especialistas en seguridad vial (PP138)	Persona Capacitada	Informes de los eventos de capacitación (MTC – STCSV)

Nivel	Indicador	Unidad de Medida	Fuente
Actividad 2.3. Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial (PP138)	Campaña	Informes de resultados alcanzados de las campañas ejecutadas (MTC – STCSV, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales)
Producto 3: Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones	Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial (PP138)	Persona Capacitada	Informes de los eventos de capacitación (MTC – CNSV, Consejo Regional de Seguridad Vial y Municipalidades Provinciales y Distritales)
Actividad 3.1. Fiscalización a Conductores Infractores	Fiscalización a conductores infractores llevada a término (nuevo)	Infracción cobrada	Informes de la unidad del MTC encargada
Actividad 3.2. Fiscalización del servicio de Transporte de personas y mercancías	Fiscalización a servicios sin autorización (PP138)	Fiscalización emitida	Gobiernos Regionales y Gobiernos Provinciales
Actividad 3.3. Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Capacitación en seguridad vial a conductores infractores (nuevo a partir del PP138)	Persona Capacitada	Informes de los eventos de capacitación (MTC – STCSV y Gobiernos Regionales - Consejos Regionales de Seguridad Vial)
Producto 4: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	Control del parque automotor en vías urbanas (PP148)	Vehículos	Registro Nacional de Homologación del MTC. Reportes de SUTRAN. Reportes de las municipalidades provinciales.
Actividad 4.1. Sistema de Homologación Vehicular	Sistema de Certificación y Homologación Vehicular (PP148)	Vehículos	Certificados de homologación (MTC – DGTT)
Actividad 4.2. Fiscalización a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV)	Fiscalización a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) (PP148)	Inspección	Actas de inspección (SUTRAN)
Actividad 4.3. Habilitaciones Otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte	Vehículos menores habilitados por los Gobiernos Provinciales (PP148)	Habilitaciones Otorgadas	Gobiernos Provinciales

Nivel	Indicador	Unidad de Medida	Fuente
Distrital Terrestre de personas			
Actividad 4.3. Chatarreo a vehículos más seguros	Chatarreo de vehículos (PP148)	Vehículos	Certificado de chatarreo (MTC – DGTT en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales)
Producto 5: Red Vial Urbana con acciones de conservación o mantenimiento	Infraestructura Urbana con Mantenimiento (PP148)	Kilómetro	Reporte de metas físicas publicadas en SIAF; Inventario del total de kilómetros de vías urbanas en cada gobierno provincial y distrital (Gobiernos Provinciales y Distritales)
Actividad 5.1. Inventario de la Red Vial Urbana	Inventario de la Red Vial Urbana (PP148)	Kilómetro	Inventario básico de la red vial urbana y la actualización en base a las intervenciones que se realicen cada año y de acuerdo a los deterioros o emergencias ocurridos en el mismo periodo (Gobiernos Provinciales)
Actividad 5.2. Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado	Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado (PP148)	Kilómetro	Inventarios periódicos por parte de los gobiernos provinciales y distritales del número total de kilómetros de vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado (Gobiernos provinciales y distritales)
Actividad 5.3. Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado	Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado (PP148)	Kilómetro	Inventario rutinario por parte de los gobiernos provinciales y distritales del número total de kilómetros de ciclovías y veredas (Gobiernos provinciales y distritales)
Actividad 5.4. Mantenimiento rutinario y periódico de las Ciclovías e infraestructura peatonal	Mantenimiento rutinario y periódico de las Ciclovías e infraestructura peatonal (PP148)	Kilómetro	Informe a cargo de las autoridades provinciales y distritales del número de kilómetros de ciclovías y señalización en mantenimiento
Actividad 5.5. Mantenimiento de Puentes Urbanos	Mantenimiento de Puentes Urbanos (PP148)	Puente	Reportes periódicos de los gobiernos provinciales y Provías Nacional (MTC y Gobiernos Provinciales)
Actividad 5.6. Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana	Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana (PP148)	Intervención	Informes del órgano competente de la Municipalidad Provincial y Distrital
Producto 6: Gestión eficiente del tránsito	Gestión eficiente del tránsito (PP148)	Sistemas implementados	Reportes de las municipalidades provinciales (MTC - DGTT)

Nivel	Indicador	Unidad de Medida	Fuente
Actividad 6.1. Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable	Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable (PP148)	Sistema	Formato de verificación elaborado por el MTC (MTC - DGTT, en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales)
Actividad 6.2. Control de circulación del transporte de carga en vías urbanas	Control de circulación del transporte de carga en vías urbanas (PP148)	Inspección	Papeletas de infracción (MTC - DGTT, en coordinación con áreas responsables del transporte público de ámbito urbano de las municipalidades provinciales)
Producto 7: Red vial urbana auditada e inspeccionada	Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial (PP148)	Kilómetro	Informes de Inspección y de Auditorías de Seguridad Vial concluidos y aprobados; Estudios concluidos y aprobados sobre Puntos Negros; y Normas o manuales concluidos y aprobados (MTC - CNSV. Progresivamente de acuerdo a su implementación técnica y operativa el Concejo Regional de Seguridad Vial)
Actividad 7.1. Red Vial Urbana Auditada	Auditoría de seguridad vial (PP148)	Proyecto Auditado	Informes de Auditorías de Seguridad Vial concluidos y aprobados (Secretaría Técnica del CNSV)
Actividad 7.2. Red Vial Inspeccionada y detección de tramos de concentración de accidentes	Inspección de seguridad vial (PP148)	km	Informes de Inspección de Seguridad Vial concluidos y aprobados (Secretaría Técnica del CNSV y CRSV/CPSV)
Actividad 7.3. Detección de tramos de concentración de accidentes	Detección de puntos negros o puntos de concentración de accidentes (PP148)	Estudio	Estudios concluidos y aprobados (Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales)

Fuente: Anexo 2 del PP0148

Elaborado por Consorcio Taryet S.L. en Perú – Metis Gaia S.A.C.

Principales aspectos de las propuestas

- La propuesta de indicadores de producción física y desempeño, considero el ámbito del nuevo marco lógico y la tipología de vehículo.
- La propuesta Sistema de Información Integral se desarrollará en el contenido 34 y 35.

4.4. COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL (CONTENIDO 30)

En esta sección se evalúan las posibles coincidencias, complementariedades o duplicidades de acciones de la intervención con otros programas. De igual forma, se evalúa la pertinencia y suficiencia de las actuales relaciones de coordinación entre el MTC y otros agentes del Estado. Finalmente, se identifican las coordinaciones básicas que deben ser mejoradas, junto con una propuesta de acciones de cómo hacerlo.

En tal sentido, se presenta el análisis de la articulación tanto al interior del MTC como al exterior con otras entidades de los tres niveles de gobierno (Nacional, regional y local), enfocando el rol del CNSV como plataforma de coordinación entre los actores involucrados en la IPE.

Finalmente, se proponen acciones para asegurar y mejorar el cumplimiento de las responsabilidades del CNSV, y para reforzar la articulación territorial de los PP.

4.4.1. No existe una política de seguridad vial a nivel nacional

En la actualidad, en el Perú no existe una política de transporte urbano, especialmente, en torno a la seguridad vial, que defina los lineamientos y estrategias a seguir para lograr un sistema de transporte seguro para la población. En tal sentido, las diferentes entidades y unidades involucradas en el tema ejecutan acciones de manera independiente y desarticulada, lo cual afecta la organización del MTC como ente rector en el tema.

Asimismo, el D.S. 027-2007-PCM, que establece las políticas nacionales de obligatorio cumplimiento no incluye el tema del transporte urbano y la seguridad vial, lo cual refuerza la ausencia de una política nacional que priorice la seguridad vial. Sin embargo, de acuerdo a lo mencionado en las entrevistas, actualmente MTC viene desarrollando un Programa de Transporte Urbano.

4.4.2. A nivel interno del MTC

A nivel interno del MTC, la DGTT, DGCF y la SUTRAN, han sido los cuatro actores que han debido de coordinar entre sí para definir las acciones a implementar en materia de seguridad vial con el objetivo de lograr acciones articuladas que ataquen las diferentes aristas del problema.

Sin embargo, en las reuniones y los talleres realizados con el MTC se evidenció la resistencia de las otras unidades a involucrarse en la seguridad vial en el transporte terrestre urbano, al considerar el alcance de sus competencias. A continuación una reseña por unidad/entidad:

- La DGCF, de acuerdo ROF del MTC, tiene competencia en las vías nacionales, no obstante esto el término presenta dos acepciones: se podría referir exclusivamente a las vías interurbanas por ser aquellas que tienen alcance nacional o a todas las vías de la nación. Este gris en el aspecto legal-normativo

limita el accionar de la DGCF para establecer lineamientos sobre las vías urbanas.

- El MTC ha solicitado a SUTRAN que extienda su rol de fiscalizador al ámbito urbano, ante lo cual ha expresado su negativa indicando que sus competencias se circunscriben a las vías nacionales y departamentales. Un ejemplo de la situación antes descrita se ha podido observar en la fiscalización a vehículos durante operativos realizados en intersecciones de una vía nacional o departamental y una local, en la cual SUTRAN dejó de imponer multas si es que el vehículo se ha desplazado hacia una red local. No obstante, cuando se observan las funciones especificadas en el PP0148, con respecto a vehículos, esta institución se encarga de supervisar, fiscalizar y sancionar en los ámbitos nacional e internacional. Por ende, se debería hacer más explícito que el alcance del ámbito nacional, el cual debería abarcar todos los subniveles del país. Más detalles sobre una propuesta vinculada se exploran en el Contenido 31.
- La DGTT si ha tenido un rol más activo en cuanto a la elaboración de normativa sobre el transporte y tránsito terrestre, en parte porque la normativa sobre su competencias ha resultado ser más clara, dando un mayor margen de acción que ha sido aprovechado por esta dirección para intervenir en el ámbito urbano, a diferencia de la DGCF y SUTRAN.

4.4.3. A nivel externo con otros actores involucrados en la IPE

De otro lado, se analizó la articulación entre el MTC y las otras entidades de los tres niveles de gobierno relacionadas con la seguridad vial, especialmente a través del rol que ha ejercido el CNSV como plataforma de coordinación. De la misma manera, se analizó el nivel de articulación entre MTC y municipios.

Respecto del CNSV, este tiene como responsabilidad diseñar, impulsar y evaluar la realización de acciones en seguridad vial, junto a la coordinación con organizaciones que participan en las mismas materias. No obstante, no ha logrado cumplir adecuadamente dichas tareas, especialmente los referidos a la formación de los CORESEVI y el diseño e implementación de planes de Seguridad Vial en todos los gobiernos regionales y locales.

Si bien se ha logrado establecer formalmente los 25 CORESEVI requeridos por la ley, estos no han cumplido con consolidarse como plataformas de diálogo y apoyo para los actores regionales involucrados en la seguridad vial. Por el contrario, se encontró que la mayoría de regiones no cuenta con planes de seguridad vial implementados, que les permita desarrollar acciones conjuntas, que, a su vez, se encuentren relacionadas con el plan nacional en seguridad vial.

Ello se debe fundamentalmente a dos razones; primero, el CNSV no ha elaborado una metodología para el diseño e implementación de dichos planes a nivel tanto regional como local; y segundo, los CORESEVI aún no se encuentran consolidados, no han logrado ser puentes de comunicación con el CNSV y no han recibido el acompañamiento necesario.

En adición, el MTC, como ente rector, no logró establecer mecanismos de coordinación con los gobiernos regionales, tal como se observó en el trabajo de campo realizado en Arequipa, San Martín, Lima y Callao. En ninguno de los gobiernos regionales ni locales se reportó tener algún tipo de contacto con el MTC, salvo en circunstancias excepcionales como emergencias o en caso de alguna capacitación esporádica.

Otro punto a considerar, parte de los hallazgos del trabajo de campo, es que las unidades ejecutoras tanto regionales como locales han realizado acciones en seguridad vial de manera independiente y desarticulada. Esta ausencia de coordinación ha generado disputas entre municipalidades en torno a la jurisdicción sobre determinadas vías, así como ausencia de intervenciones en otras, en muchos casos por grises normativos. Este se visualiza de manera especial en el caso del mantenimiento de vías. Donde existen diferencias entre la MML y las municipalidades distritales.

Finalmente, es necesario mencionar que, de acuerdo a su ROF, el MVCS tiene autoridad de normar sobre las vías de las ciudades. MTC manifestó haber tenido diversas reuniones con ellos para aclarar la competencia pero sin frutos en términos de obtener el espacio para poder hacerlo o que el MVCS lo haya ejecutado. Al respecto, es pertinente considerar que los expertos temáticos en dicha tarea se encuentran en el sector Transportes.

4.4.4. Articulación territorial de los PP 0138 y 0148

Dentro de esta sección, conviene mencionar que ambos PP, ya se encuentran articulados territorialmente, por lo menos en el nivel formal – documental.

En el caso del PP0138, el documento “Programas Presupuestales con articulación territorial” incluye todos los niveles de gobierno dentro de su estructura, señalando que los niveles que participan de su ejecución son el nacional, el regional y el local. Asimismo, dentro de los modelos operacionales de productos tales como el Producto 3000480 “Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial” se observa que los niveles de gobierno que entregan el producto completo son el gobierno nacional, los gobiernos regionales y locales.

De la misma forma, el PP0148 está diseñado para contemplar la articulación territorial, toda vez que dentro de los modelos operacionales del anexo 02 se señala la participación de los gobiernos regionales y locales cuando corresponde. Por ejemplo, el Producto 1 “Control del Parque Automotor en las vías urbanas” se tiene que los niveles de gobierno que entregan el producto completo son el gobierno nacional y el gobierno local.

Principales hallazgos:

- No existe una política de seguridad vial
- DGCF y SUTRAN requieren un marco normativo que les permita atender el ámbito urbano, al menos a nivel de rectoría.
- DGTI tiene una participación más activa dentro del ámbito urbano porque sus competencias lo permiten.

- CNSV tiene potencial como coordinador entre los actores involucrados en seguridad vial, especialmente la conexión entre el nivel nacional-regional-local.
- Los CORESEVI se encuentran reconocidos pero no plenamente implementados.
- PP 0138 y 0148 presentan articulación territorial en su diseño.

4.4.5. Propuesta

En función de todo lo antes mencionado, se proponen una serie de acciones en torno a dos puntos, los cuales se consideran fundamentales para desarrollar una política de estado en torno al transporte urbano, especialmente en seguridad vial.

Primero, La OGPP y DGTT deberán diseñar un Programa de Transporte Urbano que: garantice el financiamiento de las reformas en las 11 ciudades, descritas en el PP como una de las prioridades del Sector Transportes; apoyar en el diseño de los estudios a los gobiernos locales y provinciales; y apoyarlos en el financiamiento de sus reformas.

Segundo, fortalecer la institucionalidad del CNSV evaluando la organización adecuada que le permita manejar mayores recursos económicos, humanos y direcciones o gerencias adecuadas, que le permitan cumplir con las funciones establecidas en la ley.

En tal sentido, el fortalecimiento del CNSV se debe enfocar en diseñar una estrategia anual de socialización de su Plan de Seguridad Vial y empoderamiento hacia las políticas públicas locales, a través de los Planes de Seguridad Vial Regionales y Locales. Razón por la cual también debe dotarse de una metodología y estructura única de Planes de Seguridad Vial, aprobada por el MTC, y socializarla durante el año 2018.

Asimismo, deberá contar con recursos humanos suficientes, propios o de terceros para acompañar a los gobiernos regionales y locales en el diseño e implementación de sus planes viales, asegurando que se encuentren acorde a la metodología. Estos planes viales deberán ser aprobados mediante ordenanzas, y su vez insertados en el sistema de planeamiento. En esa misma línea, el objetivo es contar con 26 planes de seguridad vial a nivel regional durante el período 2018-2019 y 196 planes a nivel provincial para el año 2020.

Los pasos para implementar dicha recomendación son los siguientes:

1. CNSV desarrolla una metodología para el desarrollo de Planes de Seguridad Vial para los gobiernos sub-nacionales.
2. MTC aprueba la metodología
3. CNSV comunica el Plan a los Gobiernos Regionales y locales
4. CNSV realiza acciones de capacitación en desarrollo de Planes Regionales y Locales, mediante las CORESEVI.
5. CNSV realiza seguimiento al proceso de desarrollo y aprobación de los planes de seguridad vial, mediante las CORESEVI
6. Los gobiernos regionales y locales desarrollan y aprueban sus planes de Seguridad Vial bajo estándares y aprobación de CNSV.

Por otro lado, el CNSV deberá contar con un Observatorio de Seguridad Vial, para lo cual requerirá contar con recursos por parte del MTC, a partir de la información transferida actores claves como la PNP. Asimismo, se deberá realizar reportes de evaluación y recomendaciones a nivel nacional, por tipo de vía y nivel de gobierno responsable, para que las Ejecutoras a cargo puedan, de manera obligatoria, implementarlas para reducir las brechas de siniestralidad.

Los pasos para implementar la recomendación se dividen en dos fases:

Instalación inicial

1. Desarrollar un sustento técnico de las implicancias presupuestales que tendrá que instalar el observatorio (En términos de recursos humanos y equipos de cómputo, instalaciones necesarias).
2. Sustentar ante el MEF y MTC el incremento presupuestal.
3. Ejecutar el plan de contratación y compras.

Funcionamiento anual

1. Establecer una ficha/formato para recojo de información del accidente de tránsito, que permita analizar las causas, tipo de vía, tipo de vehículo, condiciones del usuario, entre otras características importantes.
2. Desarrollar una aplicación que permita la georreferenciación, que permita su funcionamiento fuera de línea y que responda a las características de la ficha/formato.
3. Desarrollar una directiva vinculante que establezca el protocolo para recolección de la información, considerando la APP y las características de la ficha /formato.
4. Realizar acciones de capacitación a los especialistas en seguridad vial para el uso de la APP y aplicación de la directiva.
5. Establecer un plan anual de estudios a desarrollar, considerando las principales tendencias observadas en la información recogida o de interés público. (Durante el primer año se debe enfocar los estudios en las causas de los accidentes e identificación de los puntos críticos a nivel nacional).
6. Desarrollar los estudios.
7. Velar por el mantenimiento anual y optimización continua de la aplicación.

Aparte de ello, el equipo consultor sugiere la creación de una unidad ejecutora similar a PROVIAS que apoye a los gobiernos locales y provinciales a fortalecer sus capacidades de gestión en transportes urbano, así como el financiamiento, monitoreo y evaluación de los proyectos y programas. Para las características conurbanas como Lima y Callao se sugiere que se implemente una Autoridad del Transporte Urbano que ayude a modernizar, formalizar, ordenar los servicios del transporte y consecuentemente a disminuir los accidentes de tránsito, durante el período 2018-2019.

Para realizar dicha recomendación se necesitan seguir los siguientes pasos:

1. OGPP y DGTT desarrollan un plan de Transporte Urbano
2. El plan es aprobado por el MTC
3. Se diseña el esquema para el proyecto de Ley que lanzaría la unidad ejecutora que aplicaría el Plan de Transporte Urbano descentralizado
4. Se sustenta ante el MEF la necesidad de la unidad ejecutora y los fondos necesarios para empujar la reforma del transporte urbano en las 11 ciudades.
5. El proyecto de ley es aprobado.
6. Se gestiona el fondo para el financiamiento de reformas a nivel de las 11 ciudades
7. Se trabaja con las 11 ciudades en el desarrollo de sus planes de modernización del transporte urbano
8. Se gestiona la transferencia de recursos en actividades específicas de los planes de modernización

Respecto al reforzamiento de la articulación territorial de los PP, el CNSV deberá apoyar en todo el ciclo presupuestario, difundiendo los Programas Presupuestales en la temática referida a la Seguridad Vial. Estas actividades se desarrollarán promoviendo la incorporación de indicadores a nivel regional y local de siniestralidad y apoyando a que los gobiernos regionales y locales incorporen presupuestos necesarios en su programación presupuestal, para lo cual contarán con asistencia y seguimiento de los CORESEVI. Además, deberá dotarse de un área de fortalecimiento institucional que trabaje los temas de planeamiento y presupuesto en los gobiernos sub-nacionales con recursos económicos que acompañen a los especialistas en ambos niveles de gobierno, de forma anual.

Para implementar esta recomendación se deberán seguir los siguientes pasos:

1. MTC define actividades que requieren articulación con los gobiernos regionales y locales
2. Se fortalecen las capacidades y se delimitan las funciones que cumplirán los CORESEVI, en su jurisdicción.
3. CNSV apoya mediante la coordinación con los GR y GL para lograr la articulación territorial, mediante los CORESEVI.

Por su parte, el MTC deberá coordinar con el MVCS en la elaboración del plan de movilidad urbana, de manera tal que ambos ministerios actúen de manera coordinada, evitando situaciones de conflicto.

Finalmente, en la siguiente tabla se muestra las funciones de cada una de las instituciones de los diferentes niveles de Gobierno que se proponen en para el nuevo programa presupuestal.

Tabla 79: Propuesta de coordinación Interinstitucional

Tipo de Gob.	Institución	Área	Funciones				
Gobierno Nacional	MTC	Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)	Elaboración y divulgación del Plan Nacional de Seguridad Vial	Capacitaciones en materia de Seguridad Vial	Campañas de Sensibilización en materia de Seguridad Vial	Identificación de puntos de concentración de accidentes	
		Dirección General de Transporte Terrestre (DGT)	Formulación de las Normas relacionadas con las Actividades de Transporte Terrestre y Tránsito	Formulación de la normativa de evaluación de licencias de conducir	Fiscalización de los centros médicos de evaluación de licencias de conducir	Aprobación del manual y autorización de los centros de Inspección Técnica Vehicular	Fiscalización de los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV)
		Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF)	Formulación de las normas relacionadas con la gestión de la Infraestructura Vial Interurbana y Urbana	Fiscalización del cumplimiento de las Normas relacionadas con la gestión de la Infraestructura vial			
		Unidad de Multas SAT	Fiscalización de infracciones				
		SUTRAN	Formulación de las normas relacionadas con las actividades relacionadas con el transporte de personas, cargas y mercancías	Fiscalizar y sancionar las actividades relacionadas con el transporte de personas, cargas y mercancías (autorizaciones)	Fiscalización de los centros homologación vehicular		
	MINSA		Formulación de la normativa relativa a los centros médicos para la obtención de las				

**PERÚ****Ministerio
de Economía y Finanzas**

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL*

Tipo de Gob.	Institución	Área	Funciones			
		licencias de conducir				
	Ministerio de Vivienda, Construcción y Sanidad	Rector en materia de Urbanismo, Vivienda, Construcción y Saneamiento	Elaboración de Estudios de Movilidad Urbana Sostenible			
	PNP	Control del Tránsito	Emisión de papeletas por infracción	Fiscalización del cumplimiento de las Normas relacionadas con las Actividades de Transporte y Tránsito	Recolección de datos sobre accidentabilidad	
Gobiernos Regionales	Consejos Regionales de Seguridad Vial	Promover y divulgar acciones de seguridad vial a nivel regional	Capacitaciones en materia de Seguridad Vial a nivel regional			
	Gobiernos Regionales	Fiscalización del transporte de pasajeros interurbano	Evaluación y emisión de licencias de tipo A	Capacitación a usuarios infractores		
Gobiernos Locales	Municipalidades Provinciales	Actuaciones de mantenimiento de vías que pasan por más de un distrito	Evaluación y emisión de licencias de conducir tipo- B	Capacitaciones y charlas en temas de seguridad vial		



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas dirigidas a
garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

Tipo de Gob.	Institución	Área	Funciones			
	Municipalidades Distritales	Gestión eficiente del tránsito	Actuaciones de mantenimie nto de las vías urbanas que pasan por el distrito	Actuacione s de señalizació n y su mantenimie nto en vías urbanas	Capacitacio nes y charlas en temas de seguridad vial	

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Principales aspectos de las propuestas

- Aumento del presupuesto para el CNSV para que pueda cumplir sus funciones.
- CNSV deberá acompañar y brindar metodologías a los gobiernos regionales y locales en la elaboración de sus respectivos Planes de Seguridad Vial
- CNSV deberá fortalecer las capacidades de los CORESEVI.
- CNSV deberá impulsar la implementación del observatorio de Seguridad Vial.

5. PROCESOS DE IMPLEMENTACIÓN DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA

5.1. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL (CONTENIDO 31)

En la siguiente sección se analiza si la estructura organizacional de la IPE es adecuada, identificando cuales son las principales barreras institucionales para la entrega de los bienes y servicios considerados por la intervención. Finalmente, identificar que actores necesitan ser reforzados para mejorar la organización.

En tal sentido, se revisó si el rol del MTC planteado en la IPE es adecuado a sus competencias o si es necesario potenciar su participación y de qué forma se haría. Asimismo, se intentará reconocer cuales son los vacíos normativos y de coordinación que generaron la duplicidad de funciones y conflictos entre los diferentes niveles de gobierno en la materia.

5.1.1. Análisis

Rectoría sobre la vía urbana

Una principal problemática es la ausencia de un ente rector con la capacidad de coordinar, delegar y articular adecuadamente las acciones o intervenciones en la vía urbana a nivel nacional, departamental y local. Ello se visualiza en la duplicidad de funciones y la falta de una única interpretación de las normativas de cada entidad en materia de vías urbanas.

Al respecto, el MTC tiene como función, mediante sus órganos adscritos, proponer modificaciones a la legislación relacionada con el uso y desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre y de las redes viales²⁶. No obstante, el MVCS también cumple con funciones relacionadas a la infraestructura de las redes viales del país, ya que bajo esta entidad recaen las funciones de diseño y planificación de vías de circulación vehicular y peatonal en espacios públicos y terrenos aptos para ser edificados.

Analizando estas funciones mediante el modelo de los tres componentes de seguridad vial (vías, usuario, vehículo), se observa que ambas entidades se encuentran en la facultad de normar e intervenir en las tres materias, pero sus ámbitos de intervención no concuerdan. En el caso del MVCS, esta entidad tiene la capacidad normativa a nivel nacional y la capacidad operativa específicamente en Lima. Por otro lado, respecto al MTC, esta entidad si tiene la capacidad normativa y operativa a nivel nacional en los tres componentes.

Entonces, se concluye la inexistencia de una única autoridad de transporte, lo cual amplía la posibilidad de conflictos internos y de coordinación. Por ello, se plantea la necesidad de balancear las competencias que tienen ambas entidades a nivel normativo y operativo, con la finalidad que no se visualicen estas deficiencias en los tres niveles de gobierno.

²⁶ ROF – MTC: Artículo 65, j)

Asimismo, se debe tomar en cuenta la presencia de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, la cual se encuentra como la encargada de normar en materia de vías. No obstante, en el caso de este órgano también se cuenta con vacíos normativos, pues no se presenta una adecuada interpretación sobre el alcance de las competencias a nombre de “vías nacionales”.

De los hallazgos del trabajo de campo, se observó que existe incompatibilidad entre la interpretación de la DGCF y de la OGPP sobre las competencias a nombre de “vías nacionales”. En el caso de la DGCF, se interpreta que las funciones solo abarcan vías interurbanas, mientras que, en el caso de la OGPP, se interpreta que las competencias son a nivel de todas las vías nacionales, regionales y locales.

A nivel sub-nacional, la unidad ejecutora, el MTC, se encarga de brindar asistencia técnica y apoyo para la ejecución de las funciones que corresponden a los gobiernos regionales y locales. Para ello, el Provías descentralizado se encarga de brindar apoyo directo a los gobiernos regionales en la elaboración de los PIPs, los cuales se enfocan en materia de mantenimiento e infraestructura de vías, así como funciones relacionadas a seguridad vial.

No obstante, Provías también tiene deficiencias en el momento de brindar la asistencia en la elaboración de los PIPs, pues no tienen claro las entidades que se deben encargar de específicas funciones o del financiamiento de los productos que se están proponiendo. Entonces, es necesario que las municipalidades cuenten con un agente operativo de soporte, con las capacidades adecuadas para que estructuren un PIP que abarque las necesidades locales y cuente con el adecuado financiamiento o cofinanciamiento.

Rectoría sobre la supervisión y fiscalización del transporte terrestre

Con respecto a las funciones de supervisión y fiscalización en materias de vías terrestres se observa que la SUTRAN, como entidad encargada de estas funciones, no se encuentra asumiendo su rectoría como única entidad encargada de esta materia. En función a la normativa bajo la cual se rige la SUTRAN, también se mantienen las deficiencias de interpretación presentadas en el apartado anterior.

Actualmente, la SUTRAN es el ente rector en toda la supervisión, fiscalización y sanción en materia de seguridad vial. Hasta el momento esta entidad sólo se ha encargado de las funciones de supervisión e inspección de la vía interurbana; no obstante, normativamente, se debería encargar del ámbito de la red vial nacional y departamental o regional²⁷.

Asimismo, no existe una entidad que coordine o realice guías o metodologías que delimiten las funciones de fiscalización, supervisión y sanción en todos los niveles de gobierno en materia de vías. Con la finalidad de mejorar la estructura organizacional y conflictos entre los diferentes niveles de gobierno en la materia, es necesario que estas guías especifiquen

²⁷ ROF – SUTRAN: Artículo 3, c)

de manera concisa los ámbitos de intervención en materia de funciones y a nivel del alcance territorial.

Rectoría sobre el nivel sub-nacional

Lima Metropolitana y Callao

En un ámbito más delimitado, según los hallazgos del trabajo de campo, se encontró deficiencias en el nivel de coordinación y conflictos entre Lima Metropolitana y Callao. Por el alto grado de conexión entre ambos, se encontró dificultades para determinar el ámbito de intervención, fiscalización y sanción en materia de transporte.

Entonces, se encontró que Callao estuvo realizando la autorización de normas, licencias y reglas en un ámbito que escapa de su jurisdicción, y por su alta interrelación con Lima Metropolitana ello ha perjudicado directamente sobre su normatividad en materia de transporte.

Asimismo, se encontró disparidad entre los requisitos para las autorizaciones que se encuentra realizando el Callao y Lima Metropolitana. Esta incongruencia entre ambos ámbitos territoriales generó dificultades de control y sanción en materia de transporte. Finalmente, esto genera problemas en la supervisión, ya que, a pesar de que los requerimientos no sean los admitidos, la autoridad que brindó la autorización, administrativamente, es la única que puede retirarla; por ende, las otras instituciones no se encontraran en disposición de realizar sanciones.

A groso modo, la principal dificultad se traduce en la ausencia de una entidad rectora que delimite las competencias de cada una de las entidades y el ámbito de alcance territorial que tendrán sus funciones. Por ende, es necesario que el MTC se involucre directamente en gestionar adecuadamente las normas que generan vacíos legales y cuellos de botella entre Lima Metropolitana y Callao.

Lima vs Municipios Distritales

En este nivel, mediante los hallazgos encontrados en campo, se presentan diferentes barreras institucionales, las cuales dificultan la capacidad de delimitar el ámbito de acción de cada uno de los subniveles. Los principales cuellos de botella se plasman en la ausencia de concordancia entre la normativa relacionada a infraestructura y mantenimiento en materia de transporte, entre las municipalidades distritales y la metrópoli. Por otro lado, también se encuentran vacíos legales que especifiquen quien es el principal encargado de brindar el presupuesto para acciones de infraestructura y mantenimiento en materia de infraestructura vial.

Al respecto, igual que en el apartado anterior, se traduce en la ausencia de un ente rector que se encargue de delimitar el ámbito de acción de cada sub nivel. En este aspecto, como parte de los hallazgos, se encontró que ni el MTC ni el CNSV han coordinado con las Municipalidades distritales para delimitar la correspondencia de funciones.

Principales hallazgos

- No se cuenta con una única entidad rectora en materia de transporte.
- La SUTRAN debería asumir el papel de entidad rectora en materia de supervisión y fiscalización del transporte terrestre.
- Se necesita la intervención de la entidad rectora en los niveles sub-nacionales, con la finalidad de evitar los cuellos de botella encontrados en Lima Metropolitana y Callao.

5.1.2. Propuesta

Es necesario que se delimite normativamente el ámbito de acción de cada una de las entidades rectoras en la materia en el nivel nacional y sub-nacional. Asimismo, se debe entender la jerarquía de las leyes, con la finalidad de eliminar la duplicidad de funciones, así como los conflictos entre los diferentes niveles de gobierno.

Por otro lado, se debe interpretar de modo universal y conceptualizar el término “nacional”, ya que, legalmente, la ausencia de una única interpretación genera vacíos que se traducen en una mala organización, fiscalización e implementación. No obstante, este cambio se debe realizar en el nivel macro, ya que implica el cambio de interpretación legal para diferentes entes rectores en diferentes materias a nivel nacional.

Asimismo, es importante implementar un plan de mejora y fortalecimiento de capacidades del Provías descentralizado, pues se tiene en consideración la necesidad de asistencia técnica a los gobiernos sub-nacionales en materia de gestión de recursos. Por otro lado, se debe tener en consideración la existencia de los CORESEVI, los cuales también rigen en la materia, lo cual conlleva a un trabajo coordinado para un mismo propósito. Sin embargo, se debe tener en cuenta evitar la duplicidad de actividades entre ambas entidades.

Principales aspectos de las propuestas

- Delimitar las funciones de las entidades rectoras en materia de transporte.
- Especificar y conceptualizar el término “nacional” en las normas, leyes y decretos.
- Fortalecer entidades como Provías y la CORESEVI, con la finalidad de que sirvan de soporte a los gobiernos sub-nacionales.

5.2. EVALUACIÓN DE LOS SUB-PROCESOS PARA ENTREGA DE BIENES Y/O SERVICIOS PROVISTOS A LA POBLACIÓN ATENDIDA (CONTENIDO 32)

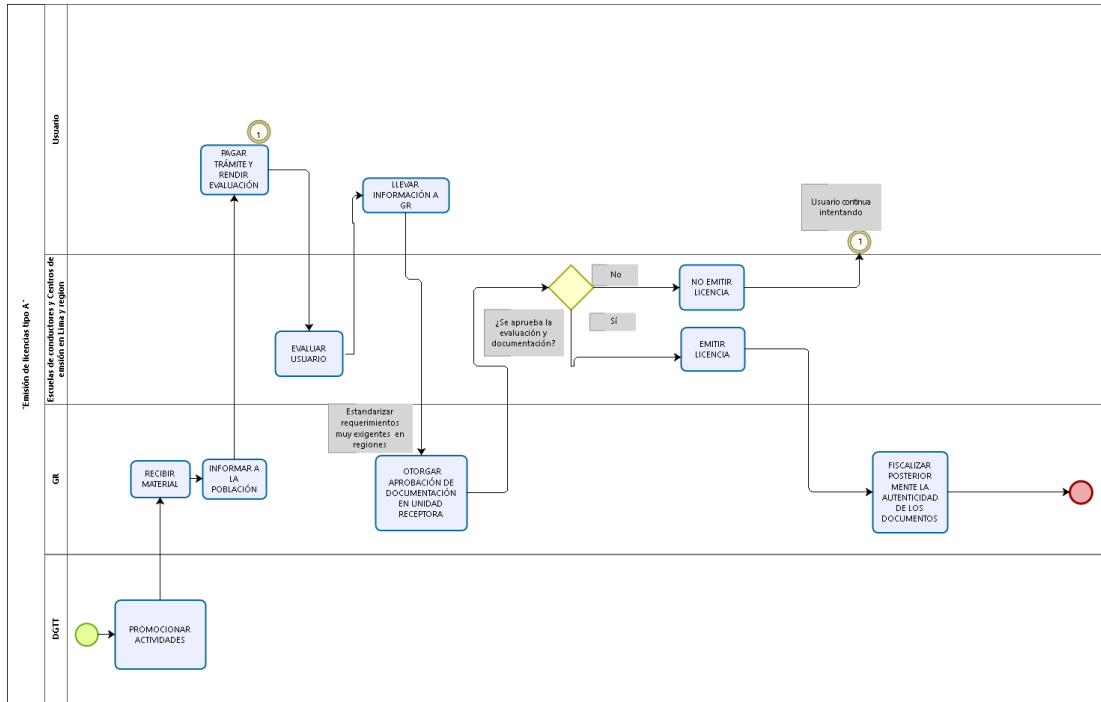
El panel evaluador consideró relevante evaluar los siguientes subprocesos relacionados a la seguridad vial, considerando los tres niveles de gobierno, así como a los diferentes actores que forman parte de los sub-procesos. A continuación, se presenta la lista de los grupos de subprocesos identificados y revisados:

- Emisión de licencias de conducir A
- Inspección de seguridad vial
- Capacitaciones a conductores infractores, usuarios de las vías y especialistas en temas de educación en seguridad vial
- Subprocesos de fiscalización y control: fiscalización a los centros de inspección y Control de circulación de transporte de carga en vías urbanas
- Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos
- Mantenimiento periódico y rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado

Estas son las fuentes consultadas para desarrollar el análisis de los subprocesos que se describirán posteriormente:

- Entrevistas a responsables en distintos niveles de gobierno: Gobiernos Regionales, Municipalidades Distritales y Provinciales.
- Entrevistas a responsables de Direcciones de Línea del MTC
- Anexo 2 del PP 0138 y PP 0148

5.2.1. Subproceso 1: Emisión de Licencias tipo A (PP0138)



Para este sub proceso, como se describe en el modelo operacional descrito en el Anexo 2 del PP 00138, se distingue primero la etapa de “Promoción”. En esta etapa, la Dirección General de Transporte Terrestre primero, se encarga de dotar y distribuir información consignada en material a Gobiernos Regionales, en concreto a sus Direcciones o Gerencias Regionales de Transportes.

Como segunda etapa, se habla de evaluaciones y pagos por trámite, y se consigna la información presente tanto en el Reglamento de emisión de licencias que a su vez es una base para la descripción del PP, El ciudadano, ya informado, pasará a realizar la evaluación psicosomática, de manejo y de normas de tránsito pagando un derecho de trámite (estipulado en el DS N° 040-2008-MTC). Las escuelas las supervisa SUTRAN.

Un cuello de botella que se identificó gracias a la información recogida en la entrevista realizada a la representante de la Dirección de Circulación y Seguridad Vial, expone que en el interior del país muchos de los requerimientos realizados al usuario que solicita una licencia, son excesivos y no pertinentes con el proceso. Por lo tanto, la entrevistada mencionó que la dirección en la que trabaja se encuentran trabajando en la actualidad por lograr una normativa que estandarice los requisitos a nivel nacional.

Luego se distingue la siguiente etapa que corresponde a la recepción en la unidad pertinente para iniciar el trámite documentario en la Unidad de Recepción. Como se manifiesta en el anexo 2, verifica que el solicitante cumpla con los requisitos solicitados.

Luego se reconoce que sigue la respuesta de Unidad, en donde se señala que si el administrado cumple con los requisitos y entrega la documentación completa exigidos por el TUPA de la entidad, se sella la recepción indicando el número de registro de la solicitud, fecha, hora y firma del agente receptor. En caso de que el administrado no cumple con los requisitos, en un solo acto y por única vez, se acepta que vuelva a postular.

La unidad de recepción al momento de su presentación realiza las observaciones por incumplimiento de requisitos que no pueden ser salvados de oficio, invitando al administrado a subsanarlas dentro de un plazo máximo de dos hábiles. Sobre este punto, los entrevistados no contaban con mucha información respecto a dificultades y cuellos de botella que irrumpan la efectividad del desarrollo del proceso.

En la última etapa la DGTT propone la realización de una fiscalización posterior a los usuarios que hayan obtenido una licencia en el último período.

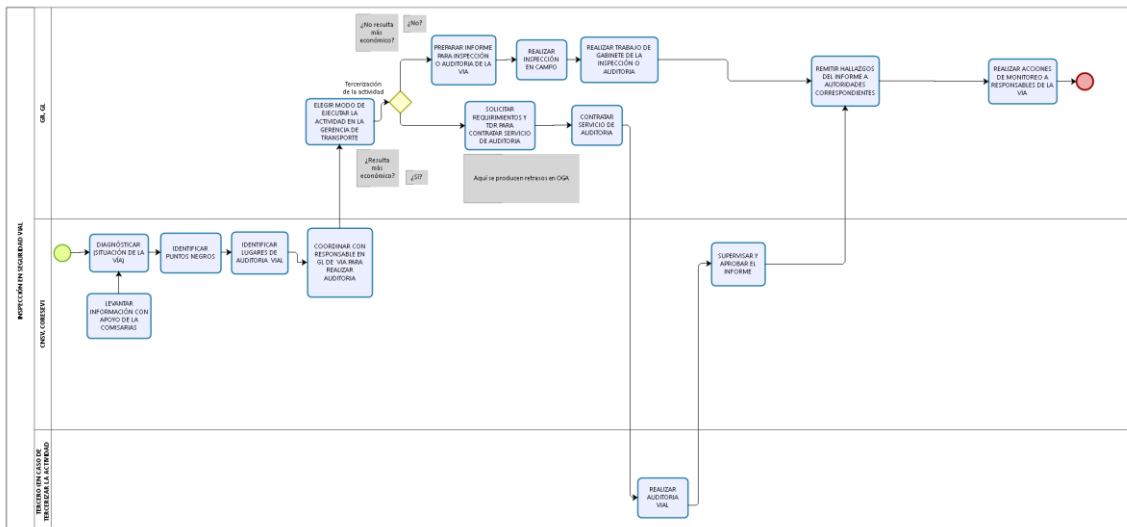
Según lo que se conoció a través de la entrevista realizada a la representante de la Dirección General Terrestre, este último proceso consiste en un sorteo aleatorio, que eligiendo una muestra al azar, realiza una evaluación posterior de las constancias y de la documentación presentadas por el solicitante para determinar su autenticidad.

Un cuello de botella, que se presenta en esta etapa es la débil capacidad comprobación de la idoneidad de los centros de salud donde se evalúa a los usuarios que solicitan obtener la licencia de conducir. Las personas entrevistadas de la DGTT y de la Dirección de Circulación y Seguridad Vial, mencionaron que el correcto cumplimiento de esta etapa es indispensable para la óptima entrega del bien al usuario, en este subproceso. Por ello es importante mencionar que dicho sub-proceso es fiscalizado por SUTRAN.

Cabe mencionar que realizando un análisis a partir de la información recogida, se sugiere que la DGTT, división del MTC encargada de la ejecución de este subproceso, se esfuerce por mejorar la normatividad y procedimientos que ejecutan de todos los actores involucrados en emisión de licencias.

Para ello se recomienda establecer a través de estos cambios, una mayor claridad y precisión en los roles y funciones que cada uno de ellos cumple. Por ejemplo se sugiere mejorar el nivel de coordinación interinstitucional entre Gobiernos Regionales y SUTRAN, u otros actores involucrados, a fin de que estos gobiernos no otorguen licencias en sentido contrario a la ley, y teniendo en cuenta mejorar la calidad del servicio.

5.2.2. Subproceso: Inspección en seguridad vial (PP0138)



En la figura anterior se gráfica el subproceso “Inspecciones en Seguridad Vial” el cual consiste en la revisión “in situ” de las carreteras en servicio, con el fin de identificar los aspectos peligrosos.

Como primera etapa en esta actividad se consigna que el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), quien diagnóstica inicialmente la situación de la vía, deberá coordinar a través de su Secretaría Técnica (ST) con los Consejos Regionales de Seguridad Vial CORESEVIS. De este modo se realizará la programación de la actividad en conjunto con los gobiernos locales. Esta etapa cobra importancia ya que las unidades ejecutoras de la actividad, son las Gerencias de Transporte o Tránsito al interior del país.

En la mayoría de gobiernos subnacionales consultados no se contaba con conocimiento de alguna dificultad en esta etapa del proceso.

Sin embargo, una peculiaridad a tener en cuenta es la que ocurre en regiones como San Martín, donde en las entrevistas realizadas durante el trabajo de campo se mencionó que la Gerencia de Transporte, no contaba con un apoyo activo de otras gerencias en el planeamiento y programación. Esto podría afectar el curso de las etapas subsiguientes.

Posteriormente, la Gerencia encargada del proceso en el Gobierno Regional, deberá elaborar los requerimientos necesarios para llevar la contratación de un tercero en el caso de que de la actividad no sea realizada vía ejecución directa. Hasta donde se pudo conocer por el trabajo de campo realizado, algunos actores mencionaron que en esta etapa podían presentarse algunos retrasos si es que la unidad requería solicitar principalmente a la unidad de logística por la disposición de una partida presupuestaria, en caso de ejecutar la actividad directamente. Los plazos podían extenderse en meses.

**PERÚ**Ministerio
de Economía y Finanzas

Para realizar la propia inspección, el responsable dentro de la Unidad en el Gobierno Regional deberá coordinar con otros actores. El equipo auditor por lo general cuenta con el apoyo de miembros de otras instituciones como la PNP, Serenazgo e incluso la Fiscalía. Según los entrevistados a quienes se consultó información sobre esta etapa, la interacción principalmente con el Consejo Provincial (CPSV), principalmente en el caso de las Municipalidades es indispensable para ejecutar la actividad con un equipo multiactor.

El principal cuello de botella, demoras, o dificultad mencionada en esa etapa principalmente en algunos gobiernos locales con los que se conversó señalan que en alguno de los casos se produjeron retrasos en la ejecución debido a que condiciones climáticas de la zona no han sido tomadas en cuenta en la planificación inicial de la actividad y su efecto en el desarrollo de la actividad.

Respecto a la distribución de la información, y posteriores acciones de seguimiento y monitoreo los responsables elaboran un informe, se conoció que todos lo realizaban. Se mencionó que un posible cuello de botella, en temas de seguimiento es que el proceso varía en distintas partes a nivel nacional.

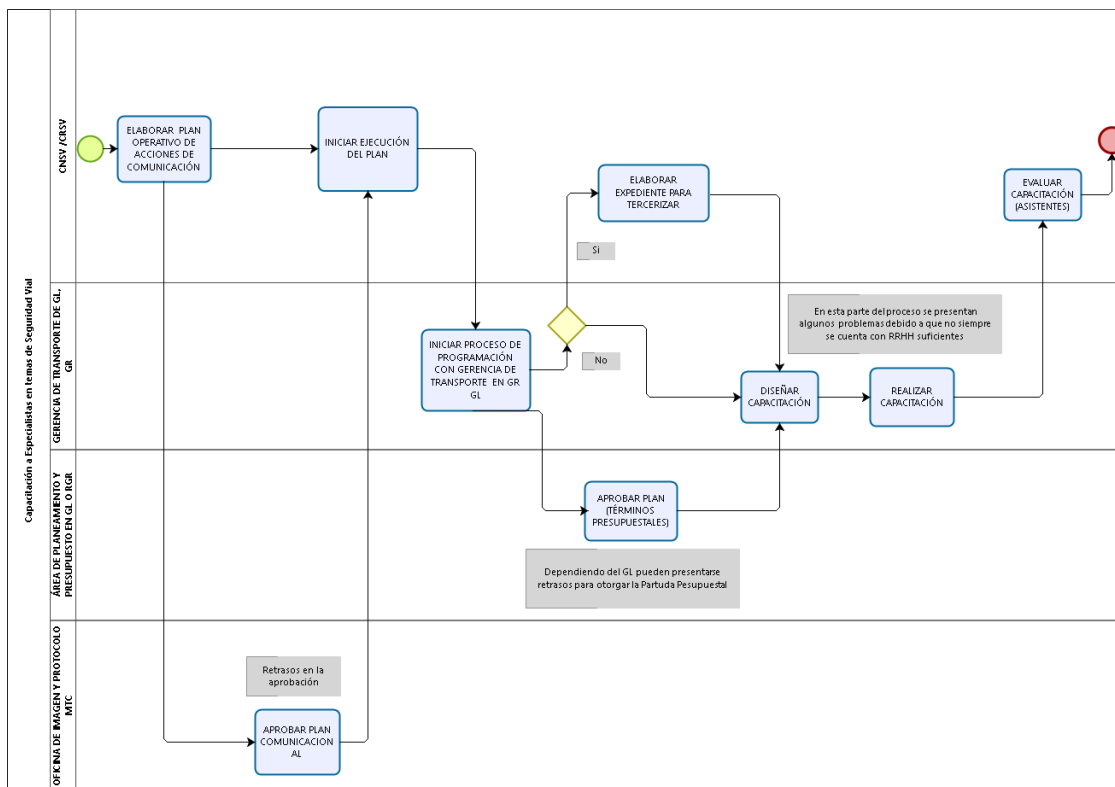
En caso de tercerizar los expedientes son preparados y entregados a OGA, o en la Gerencia o Dirección donde se encuentre la unidad de logística. Allí el proceso puede tomar más tiempo del establecido en la programación, si la unidad de logística demora en determinar la empresa más idónea para implementar la actividad. Finalmente después de esa etapa se produce la contratación.

Como recomendación para lograr la adecuada entrega de este servicio, se sugiere considerar la participación de otros más con conocimiento sobre la naturaleza de la vía como la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCyF).

Al contar con conocimiento sobre las vías, el esfuerzo de la DGCyF puede centrarse en determinar los puntos de siniestralidad tanto en la fase de estudios, como en la infraestructura vial existente, tanto en vías urbanas como en vías interurbanas.

Sería necesario también contemplar cambios en la normativa de modo tal que el informe pueda contar con un efecto vinculante para que las ejecutoras puedan implementar las recomendaciones.

5.2.3. Subproceso 3, 4, 5: Capacitaciones a conductores infractores, usuarios de las vías y especialistas en temas de educación en seguridad vial (PP0138)



Para los procesos que implican capacitaciones se distingue como primera etapa el Diseño del Plan Anual de Capacitación y la posterior elaboración del mismo. Los contenidos que contiene el Plan, son decididos por el CNSV, que después se encarga de transmitir dicha información a los CORESEVIS a nivel nacional.

Según las fuentes consultadas, en esta etapa del subproceso no se distinguió especialmente alguna dificultad.

Posteriormente, se inicia la ejecución del Plan, donde toma una mayor preponderancia el rol y la responsabilidad de la Gerencia de Tránsito y Seguridad Vial de cada gobierno local o regional.

Uno de los cuellos de botellas que muchos de los entrevistados mencionaron, principalmente al interior del país, fueron los retrasos o dificultades producidas en relación con la asignación de recursos presupuestales para realizar la actividad. Para sustentar lo dicho anteriormente señalaron que otras gerencias o instancias en sus administraciones locales no siempre se identificaban las capacitaciones como una actividad importante para reducir los niveles de inseguridad y siniestralidad vial.

Según el esquema presenta en el Anexo 2, la etapa que continúa es la Programación de fecha para capacitación. Esta etapa es llevada a cabo entre los Consejos, Regionales o Provinciales de Seguridad Vial con la finalidad de decidir cómo se llevará a cabo la capacitación.

En muchas otras localidades, los entrevistados señalaron que el rol de la secretaría técnica coordina con MINEDU, MINSA. Por ejemplo la coordinación con MINEDU es necesaria para implementar las capacitaciones con colegios, ya que en algunos casos la capacitación se ejecuta en más de un nivel educativo. El rol de articulación del Consejo Provincial de Seguridad Vial es muy necesario para la adecuada ejecución de esta actividad.

Al igual que en otras actividades mencionadas en otros procesos, para ejecutar la capacitación se puede tercerizar alguna actividad requerida para realizar la capacitación. Uno de los principales cuellos de botella en esta etapa, según los entrevistados es obtener recursos presupuestales. Otro inconveniente mencionado que también puede retrasar la ejecución de la actividad es conseguir el personal que apoye en las capacitaciones.

Respecto a la evaluación para conocer si los usuarios se encuentran adecuadamente capacitados, los entrevistados no contaron con información respecto a ese punto.

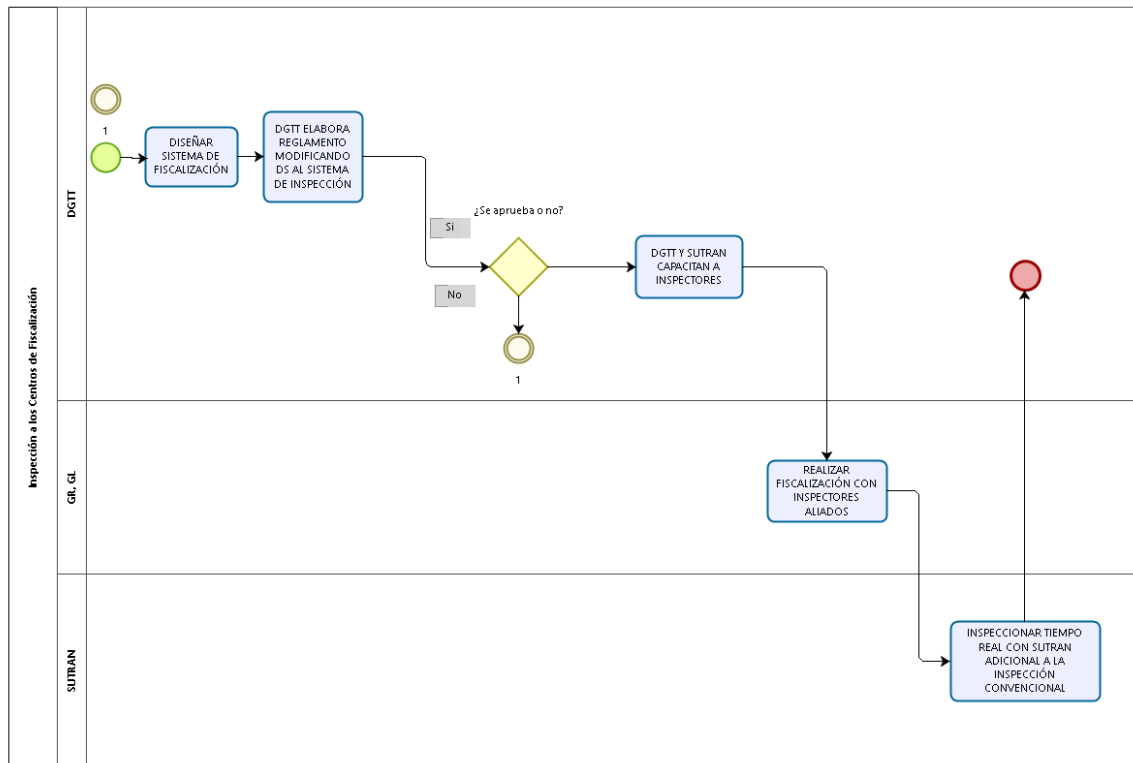
Según la información presente obre las capacitaciones a conductores infractores en temas de seguridad vial, se menciona que es necesario como primer paso inscribir al conductor en un sistema. Varios de los entrevistados señalaron contar con este sistema de registro, que les facilitaba el proceso de convocatoria.

En cuanto a la etapa de programación varios de los entrevistados mencionaron realizar esta actividad 3 meses al año. En esta etapa algunos de los entrevistados mencionaron que una de las dificultades que se presentaba era la asignación presupuestal que se producía de manera bastante esporádica y no acorde con la programación de la ejecución en sí.

Algunos de los responsables entrevistados en el trabajo de campo, identificaron como uno de los cuellos de botella que el MTC poca coordinación con MTC, algunos entrevistados señalaron que no se ha contado con una participación muy activa, relacionada a esta actividad, también se señaló que los temas en los que se ha centrado la coordinación es para determinar los temas, que por lo general son sobre categorías de licencias.

Se recomienda tomar en cuenta que es necesario que también los cambios en normatividad tomen en cuenta que muchos de los inconvenientes mencionados podrían, menguar su efecto negativo con el apoyo de un plan del CNSV mejor socializado a los distintos gobiernos regionales. Se requiere de una metodología y estructura única de Planes de Seguridad Vial, aprobada por el MTC que a su vez permita a través de una efectiva comunicación a los GORES y GL. Logrando que estos últimos desarrollen y aprueben sus planes de Seguridad Vial bajo estándares que conduzcan a una aprobación del CNSV.

5.2.4. Subprocesos de fiscalización y control: Fiscalización a los centros de inspección PP00148



Este subproceso pertenece a la estructura del PP 0148, cabe mencionar que este programa presupuestal está recién siendo implementado, por lo que muchos de los actores entrevistados no contaban en ese momento con información precisa sobre la actividad.

Lo que se ha podido distinguir al revisar los modelos operacionales del programa presupuestal, es distinguir las 5 etapas de que se requerirían para llevar a cabo la actividad. Respecto a la 1era Etapa, que señala la DGT es la responsable de diseñar el sistema de fiscalización de CITV, se está trabajando dentro de los cambios normativos al interior de esta dirección que el diseño de los sistemas tenga en cuenta mejoras a partir del incremento de uso de herramientas tecnológicas que también permitan mejorar su proceso sancionador. Una situación similar se presenta en el caso de la 2da Etapa del proceso, DGT elabora proyecto de D.S

En el caso de la 3era Etapa que se distingue, llamada “Aprobación y publicación del D.S.” se considera que uno de los requisitos indispensables a tener en cuenta que es que pueda contar con solidez para que pueda a comenzar a ser ejecutado sin que se presenten posibles problemas políticos.

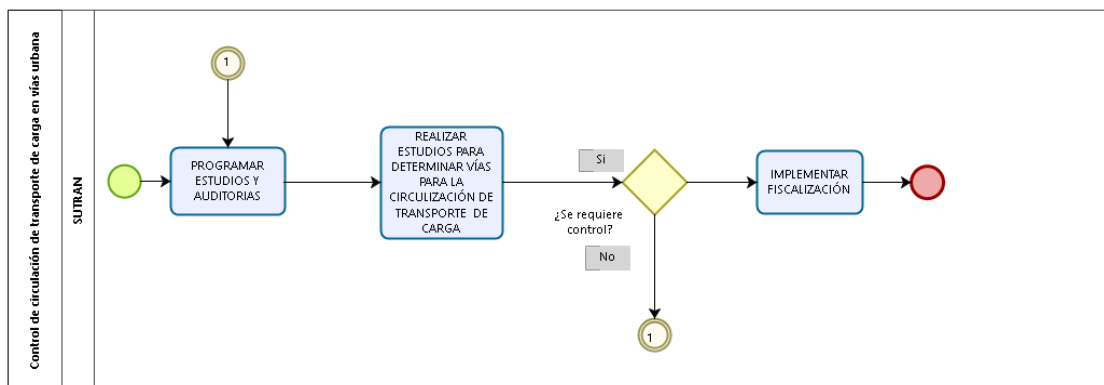
En el marco de las entrevistas realizadas a distintos responsables de direcciones del MTC, se mencionó que era necesario fomentar la coordinación interinstitucional, para esta 4ta Etapa, en la que DGTT y SUTRAN deben capacitar inspectores.

Según la entrevista realizada a la persona representante de la DGTT, en la actualidad SUTRAN viene realizando operativos, a los centros de inspección de forma inopinada. Según las fuentes consultadas, acorde al gobierno regional se ha buscado que a través de convenios se establezcan y asignen las funciones que deben realizar las partes.

La última etapa consignada en el modelo operacional del PP0 148, consigna que SUTRAN implementa inspección en tiempo real para autorizar inspecciones técnicas a vehículos mayores a 4 años de antigüedad.

Se sugiere tomar en cuenta la implementación de procesos enmarcados en un proceso de modernización que permita optimizar la utilización de herramientas tecnológicas.

5.2.5. Control de circulación de transporte de carga en vías urbanas PP0148



Al igual que el subproceso mencionado previamente, esta actividad también pertenece del PP 0148, que recién se está implementado entre los distintos niveles de gobierno, y con otros actores del sector. Al igual que en el caso anterior no todos los entrevistados contaban con información relacionada al proceso.

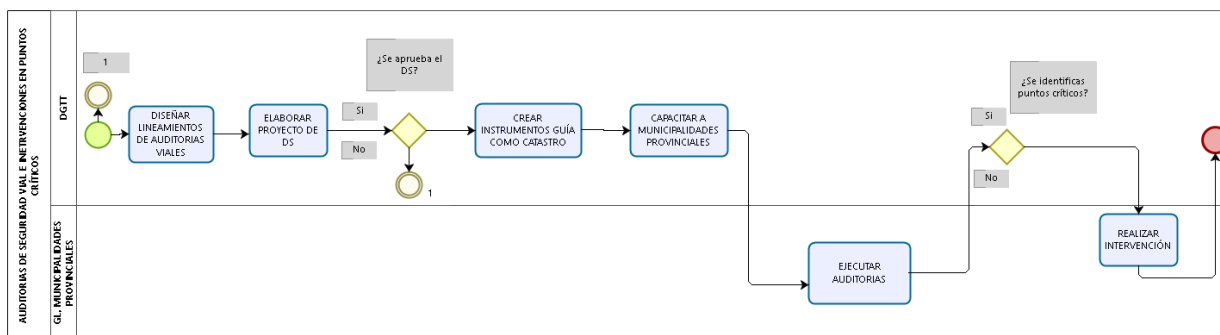
En el caso de la 1era etapa que aparece en el modelo operacional colocado en el PP, son las Municipalidades Provinciales las que deben realizar estudios para determinar vías para la circulación de vehículos de transporte de mercancías. En algunos casos se supo que en una situación a lo de otras actividades, algunos inconvenientes que se presentan se encuentran muchas veces relacionados a obstáculos, en las oficinas de planeamiento y presupuesto o en la unidad de logística de la institución, para otorgar la partida presupuestaria, para ejecutar la actividad.

Otro posible obstáculo que se mencionó que puede presentarse es la ausencia de personal para llevar a cabo la actividad con la mayor eficacia. En el caso de la segunda etapa se requiere verificar si se requiere control específico para luego realizar la inspección.

Finalmente, la última etapa consiste en implementar fiscalización. Para ello es indispensable que se reconozca las actividades necesarias para completar la etapa. Y también tomar en cuenta, elementos como las estaciones de control y requerir la coordinar con la Gerencia de Articulación territorial.

Se sugiere tomar en cuenta en coordinación con SUTRAN fortalecer las capacidades de fiscalización en vías urbanas para complementar el cuerpo de inspectores y promover que los GL's tengan un rol más involucrado, pero ciñéndose a las modificaciones.

5.2.6. Auditorías en Seguridad vial e intervenciones en puntos críticos

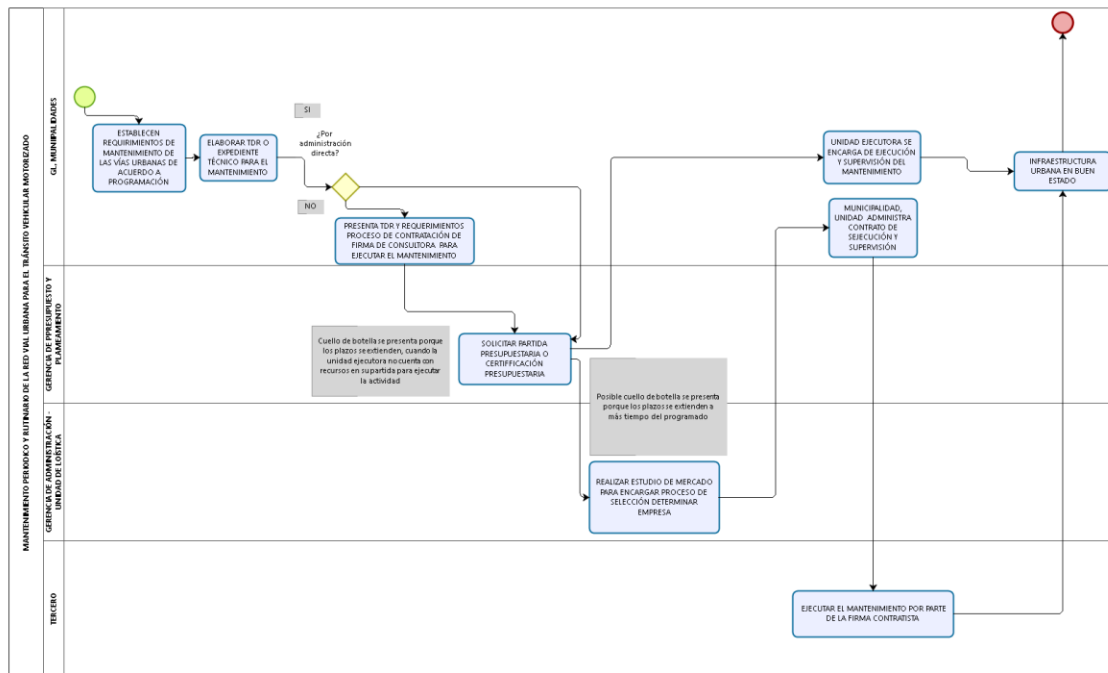


En este subproceso la Dirección General de Transporte Terrestre debe establecer los lineamientos para realizar las auditorías. Esta parte del proceso es fundamental para determinar de acuerdo, a lo que también se pudo conocer por manifestación de nuestros entrevistados ya que implica realizar una evaluación a un proyecto vial, en este caso en el ámbito urbano, antes de que se abra el tramo para otorgar transitabilidad a los vehículos.

Por ello, como en el caso del proceso mencionado anteriormente es necesario que se aprueba un Decreto Supremo que establezca la normativa exclusiva al proceso. Principalmente dicho DS debe preocuparse por consignar como identificar los riesgos potenciales en las vías, así como en las zonas adyacentes al camino.

Respecto al siguiente paso que se consigna en el flujograma descrito en la parte superior, relacionado a crear instrumentos metodológicos para las tareas comprendidas dentro del subproceso, es necesario mencionar que en las entrevistas que se realizaron a distintas direcciones en el MTC y a la OGPP, se mencionó que la necesidad de establecer métodos para capacitar a los gobiernos subnacionales, a modo que cuenten con planes que consignen los modelos necesarios para que puedan seguir la lógica para ejecutar la actividad.

5.2.7. Subproceso: Mantenimiento periódico y rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado



En el siguiente sub proceso como primera etapa se consigna el establecimiento de los requerimientos para implementar actividades de mantenimiento, tanto periódico como rutinario. Según las entrevistas realizadas en la primera etapa se distingue que el responsable de ejecutar la acción es la Gerencia de Transportes, en el caso de otras municipalidades a nivel distrital también puede la Gerencia de tránsito en el caso de otras municipalidades Gerencia de obras (con apoyo de la unidad de tránsito) o Gerencia de Desarrollo urbano, son las encargadas de asumir el liderazgo para poder ejecutar la actividad.

Respecto al tiempo que toma realizar esta tarea, en algunas municipalidades consultadas se mencionó que este proceso comprendía 2 meses. Posteriormente para coordinar para aprobación de los requerimientos cuando se requiere tercerizar la actividad, se suman otras 2 semanas.

Según las entrevistas realizadas en Lima, el periodo de tiempo que toma realizar la actividad es menor. Como ya se ha mencionado en algún otro subproceso considerado previamente, unidad de logística se puede demorar en aprobar expediente para ejecutar, ya que esta unidad debe realizar un proceso de búsqueda más profundo, realizar estudios de mercado

de modo que se pueda licitar la ejecución del mantenimiento a la firma contratista que pueda ofrecer la opción más adecuada.

Para el Proceso de ejecución, según lo que se mencionó en las entrevistas, muchas municipalidades distritales y provinciales, principalmente en San Martín, suelen trabajar por administración directa, donde sus propios trabajadores realizan las operaciones, y trabajan con instrumentos propios de la Municipalidad, (motos niveladoras, rodillos, equipamiento propio, incluso su propio combustible. La partida presupuestaria puede proceder de la cuenta de los recursos recaudados por la propia municipalidad o pueden proceder de una cuenta que contiene recursos transferidos por la unidad central.

En ese caso también el principal cuello de botella es muy similar al de otras actividades analizadas en este contenido. También se presentan recortes presupuestales y retrasos en la asignación de partidas presupuestales.

En las municipalidades distritales consultadas en Lima la actividad es realizada por tercerización, “La unidad logística toma tiempo para realizar el estudio de mercado y seleccionar a las empresas que puedan brindar los bienes o servicios para la realización de la actividad” según nos explicó la Gerente de Planeamiento Presupuesto y de Desarrollo Corporativo de la municipalidad de San Isidro. Ellos otorgan una certificación presupuestaria, una vez que la unidad ejecutora demuestre en su expediente que si cuenta con recursos de acuerdo a su POI, para destinarlos a la ejecución de una actividad de mantenimiento.

Principales hallazgos

- Respecto al proceso de Emisión licencias tipo “A” se puede decir que es necesario como lo han identificado algunos actores que la normativa y la estructura organizacional favorezcan la estandarización de requisitos solicitados a los usuarios.
- En la ejecución de Inspecciones en seguridad vial, el CNSV parece no tener rol tan proactivo y de apoyo a algunos Gobiernos regionales. Muchos de los cambios tendrían que centrar sus esfuerzos en temas organizacionales y de recursos.
- Respecto a los procesos de “Fiscalización a los Centros de Inspección técnica vehicular” y al proceso de “Control de Transporte de Carga”, la situación actual SUTRAN no en todos los casos favorece la coordinación principalmente con gobiernos locales, para fortalecer las capacidades de fiscalización en vías urbanas e incrementar el número de inspectores.
- Sobre la actividad de “Auditoría en seguridad vial” también se identifica las tareas necesarias para ejecutar cuentan con guías metodológicas.
- En el caso de las actividades de “Mantenimiento periódico y rutinario de la vía” se identifica que es la normativa y la estructura organizacional actual, en la mayoría de los casos no han favorecido a un desempeño operativo más fluido, principalmente entre las unidades ejecutoras y las oficinas que proveen soporte y apoyo como logística a modo que se garantice una provisión más eficaz del bien y servicio.

5.3. SISTEMAS DE INFORMACIÓN SOBRE RESULTADOS (CONTENIDO 34)

En esta sección se evalúa la pertinencia de los sistemas de información sobre resultados. Además, se presenta la propuesta para la mejora de los procesos para producir un sistema integral de información.

5.3.1. Análisis

Como se mencionó en el contenido 28, el principal problema de los indicadores tanto de desempeño como de producción física es que no cuentan con un sistema de información integral, lo cual dificulta su medición.

Este problema fue evidenciado en las reuniones con las direcciones del MTC, gobiernos regionales, gobiernos locales, y demás involucradas en la IPE, donde se manifestó que no cuentan con un sistema integral que permita el seguimiento y monitoreo de los indicadores planteados. Por otro lado, en las reuniones con el sector, se manifestó que la gestión de los indicadores de desempeño no estaba sistematizada. De la misma forma, en los talleres y en las visitas a las unidades y direcciones de los tres niveles de gobierno, la mayoría reportó que no existe un sistema de gestión de la información que sea pertinente para el seguimiento de los resultados de las intervenciones desarrolladas. Por el contrario, algunos actores reportaron que solo cuentan con bases de datos, generalmente en formato Excel; pero no con un software que les permita realizar un seguimiento constante, y los responsables de realizar dicho proceso varían dependiendo de la unidad ejecutora.

Aparte de ello, los criterios de evaluación resultan ser heterogéneos, especialmente los involucrados con el establecimiento del momento de realizar la evaluación de resultados de sus intervenciones, así como en la temporalidad de estos. También, difieren en cuanto al enfoque que se les da a las mediciones ya que, dependiendo de las unidades ejecutoras, se prioriza temas relacionados con la reducción de accidentes de tránsito, la reducción de la mortalidad y/o al porcentaje del presupuesto ejecutado.

Además, las unidades ejecutoras no comparten su información con otras, ni con el propio MTC, situación que no permite consolidar un sistema único donde la información se encuentre uniformizada. Por otro lado, la mayoría de los actores entrevistados no brindaron información sobre las tareas que comprendía el proceso de medición de los indicadores desempeño, ni tampoco sobre los tiempos de duración de los mismos.

A nivel de los GORES y GLs no se dispone de sistemas de información adecuados. Algunos cuentan con planes de seguridad vial; sin embargo, estos no presentan una estructura de siniestralidad: nacional, departamental, vecinal urbana que pueda permitir la diferenciación entre los resultados específicos.

En particular, solo la Municipalidad Distrital de Miraflores (Lima), la Municipalidad Distrital de San Isidro (Lima), la Policía Nacional del Perú, mediante su dirección de Investigación y

prevención de accidentes, y la Superintendencia Nacional de Tránsito (SUTRAN), señalaron contar con algún proceso, medianamente consolidado, de seguimiento y evaluación de los resultados de sus intervenciones. Sin embargo, los mismos se han mantenido encapsulados en sus respectivas entidades sin integrarse en una única base de datos nacional a la que cualquier entidad o ciudadano pueda acceso.

Respecto a las unidades que no realizan la medición de los indicadores de desempeño, los actores entrevistados indicaron que no lo hacían por falta de recursos económicos y escasez de equipo humano calificado para la realización de la misma.

Principales hallazgos

- El sistema de información actual no es idóneo para la medición de los indicadores.
- No existe un sistema integral que se encuentre sistematizado y que permita el seguimiento y monitoreo planteados.
- Los criterios de evaluación son heterogéneos.
- Las unidades ejecutoras no sociabilizan su información dentro del sector.
- Existen unidades ejecutoras que no realizan la medición de los indicadores de desempeño debido a la falta de recursos humanos y escasez de personal

5.3.2. Propuesta

El sistema que se propone implementar responde a las características de un sistema estratégico integral, en el cual la información proveniente de los distintos actores como PNP, SUTRAN, DGTT, MINSA, MTC, GORES, GLs se encuentre sistematizada e interceptada en una plataforma actualizada a tiempo real.

Este nuevo sistema debe recoger información acerca de los puntos críticos (tasa de siniestralidad, accidentes, causas, factores de riesgo, datos del accidente), en la medida que dicha información facilite la toma de decisiones para la programación de acciones que contribuyan a disminuir la tasa de morbilidad – mortalidad causada por los accidentes de tránsito.

Por lo tanto, para la implementación del Sistema integrado de información se recomienda una serie de actividades que serán descritas a continuación.

Acciones del CNSV – INEI – Ministerio del interior.

1. El CNSV debe establecer las características de la información a recibir, para ello debe tener en cuenta los indicadores que desea medir, la periodicidad y desagregación.
2. El CNSV debe validar con el INEI, considerándolo como un técnico

3. Apoyándose en el MEF e INEI para el diálogo, aproximarse a Ministerio del Interior y presentar la propuesta/necesidad.
4. Durante la fase de programación presupuestal, de ser necesario, se elabora una propuesta conjunta en la que deben participar el CNSV--Ministerio del Interior para la transferencia de recursos a este último.
5. Se sustenta ante el MEF y MTC la transferencia de recursos o necesidad de más recursos.
6. Ministerio del Interior realiza los ajustes pertinentes en su sistema de información.
7. INEI encargado del manejo de la información, la cual queda a disposición del público en general y acceso a la CNSV.

CNSV - Observatorio de Seguridad Vial

Como se mencionó en el contenido 30, la implementación del observatorio de Seguridad Vial facilitará el levantamiento de información, mediante el diseño de ficha/formato para el recojo de la información de accidente de tránsito, la cual deberá incluir las causas tipo de vía, tipo de tipo de vehículo, condiciones del usuario, entre otras características importantes.

Por último, el observatorio de Seguridad vial tendrá a cargo el desarrollo de un aplicativo móvil, que permita la georreferenciación off – on line²⁸ y que responda a las características de la ficha/formato.

Principales aspectos de las propuestas

- Implementación de un sistema estratégico integral, a través de dos acciones centrales.
- Generación de acciones en conjunto CNSV – INEI – Ministerio del interior.
- Implementación del observatorio de seguridad vial.

²⁸ El aplicativo debe tener la capacidad que para que en condiciones sin conexión, poder registrar la información del accidente y la posición via GPS.

5.4. PERTINENCIA DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN SOBRE PROCESOS INTERNOS (CONTENIDO 35)

Las preguntas de evaluación 25, 26 y 27 de la matriz de evaluación final se proponen evaluar si son adecuados y pertinentes los sistemas de información internos para el cumplimiento de metas físicas. Así, señalan: ¿Cuál es el proceso para definir la medición de indicadores de producción física y de desempeño? ¿Cómo se reportan al Ministerio de Transporte y Comunicaciones? ¿La información generada es suficiente para identificar los cuellos de botella? ¿Se cuenta con registros confiables de las vías urbanas? ¿Cuáles son? De no existir, ¿Cuáles son las limitaciones para realizar el registro de las vías urbanas? Finalmente, se realiza la propuesta de sistema de información, el cual tiene como objetivo fortalecer los procesos para evaluar el cumplimiento de metas físicas.

5.4.1. Análisis

En cuanto a los procesos internos de gestión de la información, gestión de costos de los bienes y servicios, y gestión de accidentes y pérdidas humanas y económicas, con los que cuentan los gobiernos regionales, municipalidades provinciales y distritales; el panel evaluador encontró que, en su mayoría, ninguna de las entidades entrevistadas mide las metas físicas de sus respectivas actividades mediante un software. Por el contrario, dicha medición de metas se registra manualmente e incluye información limitada.

Posteriormente, estos registros son entregados a las respectivas direcciones, y sus gerencias de planeamiento y presupuesto, quienes gestionan dicha información. Sin embargo, la misma solo es utilizada de manera interna, sin llegar a integrarse con las bases de datos de otros actores, como la Policía Nacional del Perú.

En este punto, cabe rescatar el caso de las municipalidades de San Isidro y Miraflores, las cuales han desarrollado e implementado softwares de uso particular, que cuentan con información detallada respecto de temas como costo general y unitario de las acciones de mantenimiento, y capacitaciones realizadas a su personal y a la ciudadanía.

Como se mencionó anteriormente, tanto la municipalidad de Miraflores como la de San Isidro cuentan con softwares para gestionar la información. En tal sentido, se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 80: Comparación de los sistemas de información.

Sistema de información	Institución	Tipo de información recogida	Periodo que cubre	Fuente de información
Sistema administrativo municipal (SAM)	Municipalidad distrital de Miraflores	Registros Bases de datos	2011-2018	Serenazgo de Miraflores y Gerencias Municipales
Sistema de información	Municipalidad distrital de San Isidro	Registros Bases de datos	2015-2018	Policía Nacional del Perú y Serenazgo de San Isidro

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

El sistema empleado por la municipalidad de Miraflores, tal como se menciona en la tabla, se basa en información proveniente de sus diferentes gerencias y oficinas, las cuales, mediante registros, van informando sobre las acciones realizadas en diferentes aspectos, incluyendo el de seguridad vial. Respecto al último punto, los temas que contempla refieren acciones de mantenimiento y sus respectivos costos, así como de capacitación a los distintos actores que utilizan las vías, como conductores, peatones, etc.

Por su parte, la municipalidad de San Isidro desarrolló un sistema similar, enfocándose en la detección de “puntos negros” o “puntos críticos”, donde los accidentes de tránsito son más frecuentes. Para lograr dicho objetivo, y siguiendo los lineamientos del Decreto Legislativo 1216, se acordó un convenio con la Policía Nacional del Perú, a fin de homogeneizar la información respecto a los accidentes de tránsito en el distrito.

En tal sentido, la municipalidad puede acceder a las bases de datos de la policía y cotejar sus datos con la información recogida por el Serenazgo del distrito. De esta manera, se obtiene un consolidado confiable sobre cuáles son las zonas críticas en donde se producen mayor cantidad de accidentes, así como daños personales y materiales.

Asimismo, ambos distritos cuentan con observatorios de seguridad vial, siendo San Isidro el primero en haberlo implementado y ser imitado por otros, como Miraflores, La Molina, etc. Cabe mencionar que el observatorio de seguridad vial de San Isidro es parte del observatorio de Seguridad Ciudadana del mismo distrito.

Por otro lado, conviene rescatar la experiencia de la SUTRAN y su Sistema Nacional de Conductores, el mismo que registra en línea y en tiempo real, el momento en que un postulante a conductor va a rendir sus pruebas médicas y psicológicas. Además, desde el 31 de agosto de 2017 el postulante tiene que registrarse mediante un identificador biométrico, el cual también se utiliza para las escuelas de conductores.

Principales hallazgos

- En cuanto a los procesos internos de gestión, gestión de costos de los bienes y servicios, gestión de accidentes y pérdidas humanas: Ninguna de las entidades responsables mide las metas físicas de sus respectivas actividades mediante un software, dicha medición se registra manualmente e incluye información limitada.
- La información es utilizada de manera interna, y no llega a integrarse con las bases de datos de otros actores.
- No existe un sistema integral de información que permita evaluar el cumplimiento de metas físicas.

5.4.2. Propuesta

La propuesta del Sistema integral de información se va a organizar en tres módulos a partir de los componentes sobre los que se apoya la seguridad vial: vía, usuario, vehículo. Además, la propuesta se va a organizar teniendo en consideración el nuevo marco lógico (los 7 productos planteados) y los responsables de recojo de la información; cabe señalar que las variables a incluir tendrán como eje principal a las acciones de mantenimiento, inspección vial, supervisiones, capacitaciones y habilitación.

A nivel Nacional, el MTC será el encargado de la rectoría del sistema de información. Mientras que, a nivel regional y local, los encargados serán los Gobiernos Regionales y Municipalidades, respectivamente.

Tabla 81: Propuesta de Sistema de información integrado por Producto y responsable

Modulo	Producto	Responsables
Módulo Usuario	Producto 1: Persona autorizada para conducir vehículos automotores tipo A y B	Registro Nacional de Conductores - MTC
	Producto 2: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial	INEI - MTC
Modulo Vehículo	Producto 3: Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones	CNSV
	Producto 4: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	SUTRAN(Fiscalización) - DGTT
Módulo Vía	Producto 5: Red Vial con acciones de conservación o mantenimiento	DGCyF - GORE - Municipios
	Producto 6: Gestión eficiente del tránsito	DGTT - DGCyF
	Producto 7: Red vial urbana auditada e inspeccionada	CNSV - GORE - GL

Elaborado por Consorcio Taryet S.L. en Perú – Metis Gaia S.A.C.

Finalmente, siguiendo la experiencia de las municipalidades de Miraflores y San isidro; y en general, para que las municipalidades puedan desarrollar sistemas de información

completos y de fácil acceso para el registro de los procesos internos, en materia de transporte urbano, se requiere seguir algunos pasos:

Primero, resulta necesario hacer un análisis del contexto en el que se implementaría el sistema. Es decir, sería necesario mapear los procesos para el recojo de información, las variables por recoger, los instrumentos y las funciones del personal encargado de recoger la información solicitada en el sistema.

Segundo, el análisis específico de las condiciones de sistemas de información y la tecnología de información disponibles, en las regiones y localidades, a nivel nacional. Esto implicaría conocer el nivel de acceso a internet, las habilidades TIC del personal que estaría involucrado a nivel local, regional y central.

Por último, se tendría que trabajar en la formulación de la estrategia del sistema y un plan de implementación. Dentro de la estrategia del sistema, se definen los objetivos, los componentes del sistema, los usuarios, la información que se recogerá, la validación y verificación de la información, por ejemplo, mediante cruces de bases de datos, etc. Mientras que, para el plan de implementación, se definen las fechas, cronogramas, actividades programadas, los responsables, etc.

Principales aspectos de las propuestas

- A nivel nacional: Se propone un Sistema integral de información organizado en tres módulos: usuario, vía, vehículo.
- Encargados del sistema: MTC, Gobierno Regional, Municipalidades.
- A nivel de Municipalidades: Pasos para desarrollar sistemas de información - registro de procesos internos.
 1. Análisis del contexto: Mapear todos los procesos de recojo de información, las variables, los instrumentos y las funciones de los responsables de recojo.
 2. Análisis específico de las condiciones de sistemas de información y la tecnología de información. (conocer el nivel de acceso a internet, la habilidad de los TIC del personal que estaría involucrado)
 3. Trabajar en la formulación de la estrategia del sistema y un plan de implementación

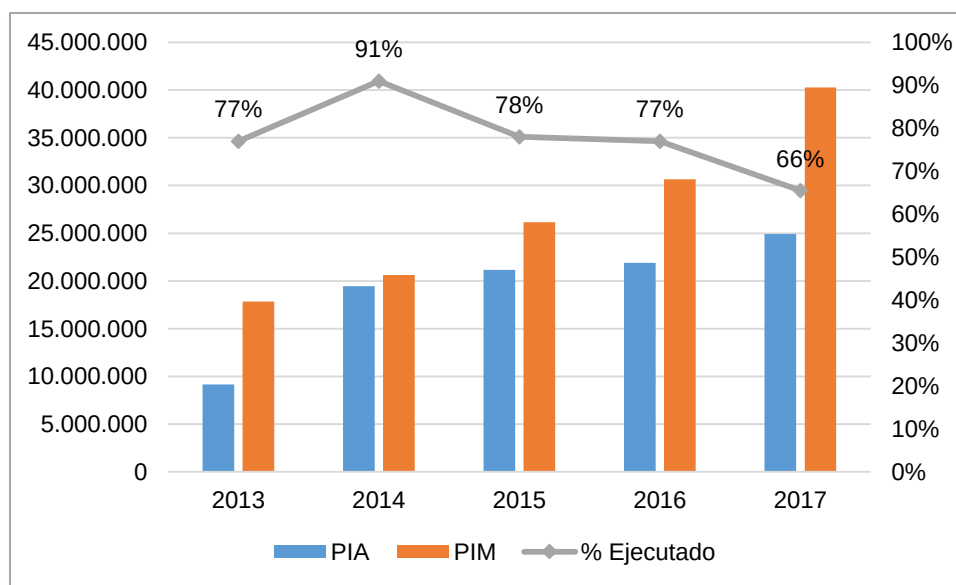
5.5. DESEMPEÑO DE LA INTERVENCIÓN PÚBLICA EVALUADA EN CUANTO A ACTIVIDADES (CONTENIDO 36)

En esta sección se explicarán las causas del desempeño presupuestal, especialmente de dos productos presentes en el PP 138: "Persona autorizada para conducir vehículos automotores" y "Red Vial Auditada o Inspeccionada en Seguridad Vial", en los cuales se identificó un bajo desempeño. Se consignará información sobre el proceso de ejecución presupuestal, comprendiendo como cada órgano ejecutor gastó el monto consignado desde el inicio de la intervención, así fueron las principales diferencias halladas a lo largo de los años 2013 - 2017.

5.5.1. Producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores"

Respecto al producto "Persona autorizada para conducir vehículos automotores", se observa lo siguiente:

Figura 117. PIA, PIM y porcentaje ejecutado del producto 3000479, en miles de soles, 2013-2017



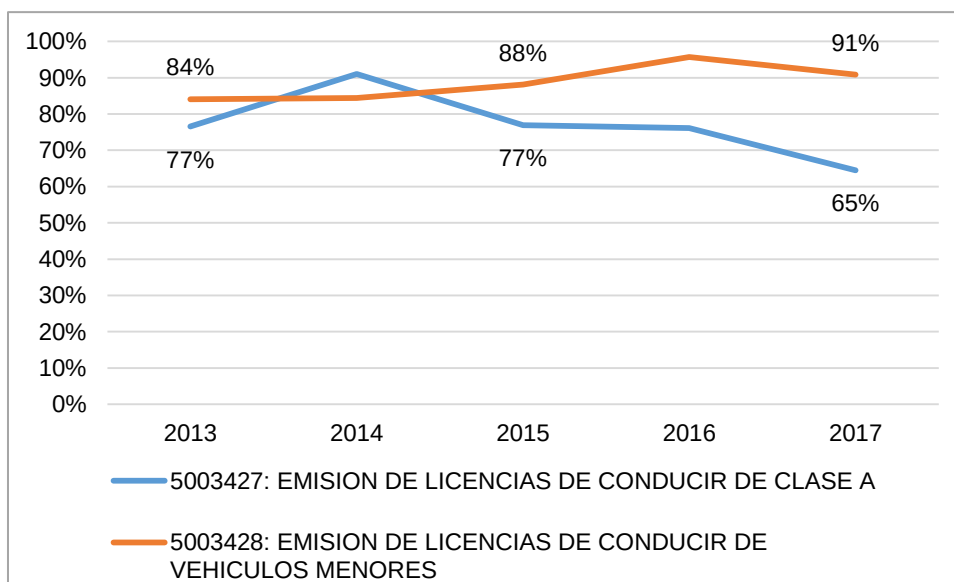
Fuente: Consulta Amigable – SIAF
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Como se observa en el gráfico anterior, el PIA y PIM del producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores" ha seguido una tendencia positiva en el periodo de tiempo del año 2013 al 2017. En efecto, el año 2017 el PIM llegó a ser de

aproximadamente S/. 40,000,000,000. En cuanto al porcentaje de ejecución del presupuesto, este ido decreciendo desde el año 2014, donde alcanzó un 90.7% de ejecución, a diferencia del año 2017 donde el porcentaje de ejecución fue sólo de 66%.

La caída en el porcentaje de ejecución observada a partir del año 2014 puede deberse a muchos factores y criterios de programación específicos. Es por ello, que es importante hacer un análisis a nivel de actividad dentro del producto. Como se puede observar en la siguiente figura, la actividad con mayor éxito en cuanto a la ejecución del presupuesto asignado es la de 5003428 “Emisión de licencias de conducir de vehículos menores”, oscilando la ejecución entre 84 y 91% en el periodo 2013-2017. Mientras que la actividad 5003427 “Emisión de licencias de conducir de clase A” presenta una tendencia negativa, siendo 65% el porcentaje de ejecución en el año 2017.

Figura 118. Porcentaje de ejecución de las actividades del producto 3000479



Fuente: Consulta Amigable – SIAF
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

A continuación, se describen los principales inconvenientes identificados en la ejecución presupuestal recogidos por medio de las entrevistas a los principales actores encargados de la ejecución.

Principales inconvenientes y causas identificadas en la ejecución presupuestaria de la actividad

De acuerdo a lo manifestado por actores del MTC, como la DGTT, los principales inconvenientes presentados ocurren en la gestión administrativa para el alcance de bienes y ejecución presupuestaria. Estos inconvenientes se presentan en dos tipos de acciones:

- Sobre los cambios organizacionales: La DGTT refirió que los cambios organizacionales influyeron notoriamente en los gastos de la actividad comprendida en este producto, principalmente en años posteriores al 2013. Además, manifestaron que ocurrieron retrasos en la aprobación de permisos necesarios para la elaboración de las TDR's presentados. Esto a su vez contribuyó a que los plazos establecidos se acorten dificultando la ejecución de acuerdo a lo programado.
- Sobre la coordinación respecto a los cambios normativos: En cuanto a los cambios normativos, los gobiernos regionales señalaron a través de sus gerencias de transportes, que de acuerdo a sus sistemas de información se han reducido el número de licencias emitidas. Los gobiernos regionales declararon que esta reducción se debe a cambios en la norma, ya que se percibía que muchas personas habían dejado de postular. No obstante, se ha identificado una percepción positiva sobre los cambios en la normativa, debido a que se les considera favorables para la seguridad vial. Finalmente, como consecuencia de la reducción de postulaciones, el gasto presupuestario de la actividad habría caído de igual manera.

Criterios de programación para la ejecución presupuestaria de la actividad mencionada

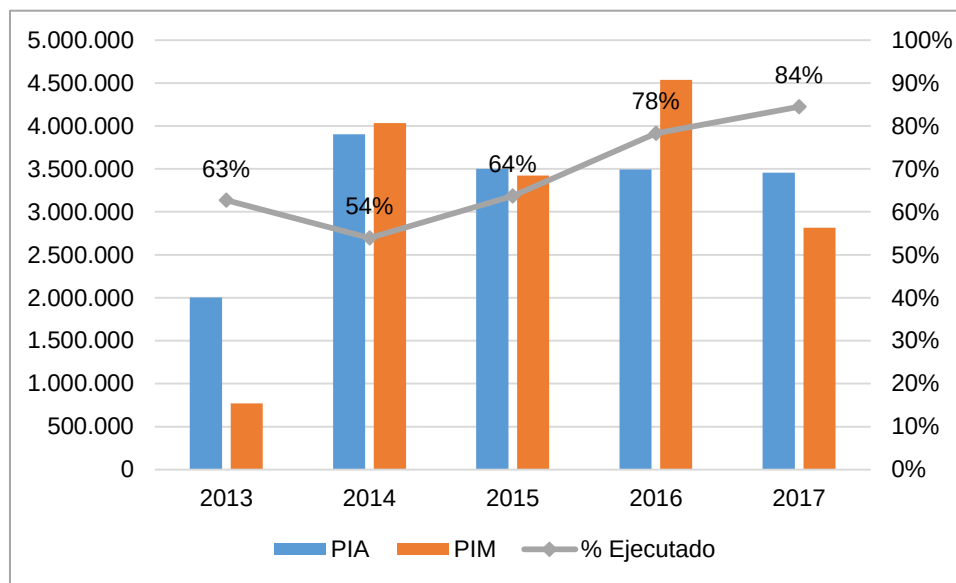
Respecto a los criterios de programación que se siguieron, los documentos que utilizaron para establecerlos procedían principalmente de los programas presupuestales multianuales, del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 y del Plan de Trabajo del Consejo Nacional de seguridad vial.

El principal criterio de programación, presente en el PP, para esta actividad es “satisfacer la demanda de emisión de licencias de conducir”. En el contenido 40 se detallará las razones por las que se requiere de una mejor formulación de este criterio para poder orientar la ejecución presupuestal de manera más precisa.

5.5.2. Producto 3000480 "Red vial auditada o Inspeccionada en Seguridad Vial"

El presupuesto agregado asignado ha tenido un crecimiento de 488% del año 2013 al 2016. En efecto, el presupuesto pasó de ser de S/. 770,636 en el 2013 a S/. 3,550,892 el año 2016. Sin embargo, el año 2017 el PIM cayó hasta S/. 2,816,143, muy por debajo de lo que se había asignado los años anteriores. En cuanto al porcentaje de ejecución de dicho presupuesto, este ha seguido una tendencia positiva a partir del año 2014, año en que la ejecución fue sólo de 54%, y logró llegar a 84% de presupuesto ejecutado en el 2017.

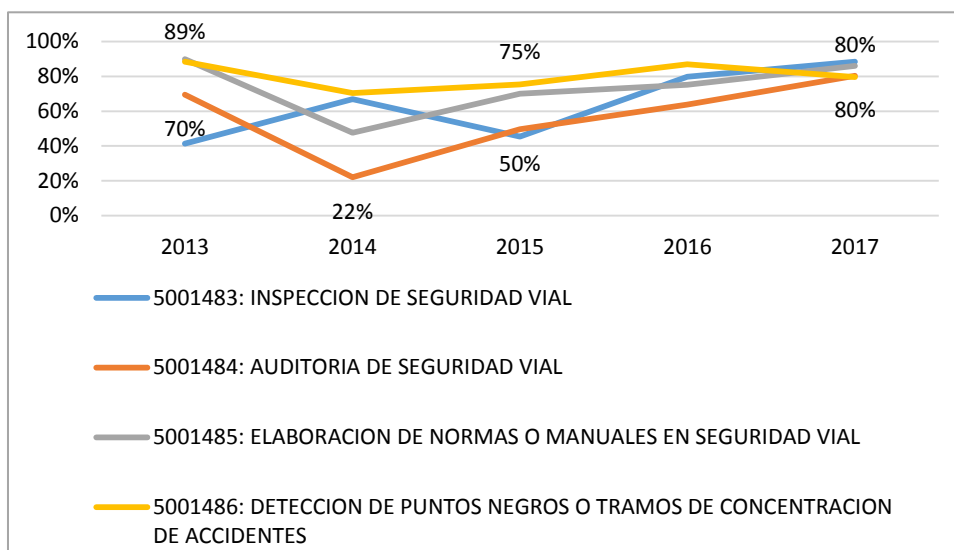
Figura 119. PIA, PIM y porcentaje ejecutado del producto 3000480, en miles de soles, 2013-2017



Fuente: Consulta Amigable – SIAF
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Asimismo, haciendo un análisis a nivel de actividad del producto, como se puede observar en la siguiente figura, el porcentaje de ejecución de todas las actividades es bajo. En efecto, la actividad con una mayor tendencia en el porcentaje de presupuesto ejecutado es la 5001486 “Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes”. Por el contrario, la actividad con menor éxito en la ejecución del presupuesto es la 5001484 “Auditoría de seguridad vial”, que sólo el 22% de su presupuesto el 2014. Cabe resaltar que, esta última actividad ha tenido un crecimiento en los años 2016 y 2017.

Figura 120. Porcentaje de ejecución de las actividades del producto 3000480



Fuente: Consulta Amigable – SIAF
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Principales inconvenientes y causas identificadas en la ejecución presupuestaria de las actividades referidas en los productos

Los actores involucrados pertenecientes a la DGTT declararon que existen dificultades que son potenciales causas de la baja ejecución presupuestal hasta el año 2014, y posterior baja de presupuesto asignado desde el año 2015. Una de estas dificultades son los escasos recursos humanos ante la fuerte demanda del servicio, que exigió una tercerización para la ejecución de actividades. Asimismo, se han presentado dificultades en la elección de proyectos o tramos de ejes viales para la realización de estudios de auditorías e inspecciones.

En primer lugar, respecto a las dificultades en la tercerización para la ejecución de la actividad, una de las principales dificultades en este aspecto es el tema del trámite de aprobación de contrataciones en el área de abastecimiento respecto al ámbito de contratación. A esta problemática se suma la presencia de un cuello de botella administrativo que también repercute en la ejecución del presupuesto. Es decir, existe una demora en la aprobación de contrataciones, el proceso de sustentación y la aceptación final, de los perfiles del personal que se requiere para la realización de la actividad, por parte del despacho viceministerial del sector.

Además, se identificó que el desempeño de la DGTT en términos de planeamiento de sus necesidades de recursos de personal involucrado en las actividades, son formulados en función a experiencias de gestión previas. Sin embargo, éstas podrían estudiarse mejor y así aportar a una mejor sustentación de la necesidad de la contratación de especialistas terceros ante el despacho.

En segundo lugar, la DGTG señala que se presentaron dificultades en la elección de proyectos o tramos de ejes viales para ser auditados o inspeccionados. Estas dificultades se refieren a demoras en la elección de estos tramos, ya que se requiere primero de una auditoría, por lo que muchas veces se decidió actuar directamente sobre aquellos tramos viales cuya concentración de accidentes era mayor en un período de tiempo determinado. Asimismo, este retraso en la elección ocasiona que el plazo para la presentación a tiempo de una relación de proyectos o tramos de ejes viales a ser auditados se encontrará fuera del tiempo límite.

Criterios de programación para la ejecución presupuestaria de las actividades mencionadas

Los actores entrevistados señalaron que sus criterios de programación correspondientes al periodo de 2013-2016, se ciñeron a información substancial establecida en el presupuesto multianual de los programas, en el Plan de Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 y en el Plan de Trabajo del Consejo Nacional de seguridad vial. Esta información se relaciona a pilares claves tales como: gestión de la seguridad vial; generación de usuarios de vías de tránsito seguros y; vías de tránsito y movilidad más seguras.

De manera complementaria se señala que se consultó el Plan de Trabajo del Consejo Nacional de Seguridad Vial, en donde se priorizaron criterios en función de objetivos nacionales y niveles de siniestralidad alcanzados en los ejes viales del año anterior. Estos criterios fueron coordinados, priorizados y consensuados con usuarios de las vías, recientemente empresas concesionarias. Asimismo, se tomó en cuenta la concentración de accidentes en tramos de vías de administración directa o concesionada como criterios de programación de inspecciones. Respecto a esta información se observa que el criterio de programación elegido encontró algunos inconvenientes en un cuello de botella administrativo, como es la demora en la elección de tramos para ser inspeccionados.

Por otro lado, existe un contraste entre el principal criterio de programación consignado en el PP 138, el cual considera fundamental el incremento progresivo de redes viales o lugares que aún no hayan sido inspeccionados. Muchas veces se terminan priorizando tramos de la red vial, que ya han sido auditados y no se siguen los criterios de programación. Principalmente esto pudo haber influido en el desempeño presupuestal entre los años 2013 y 2014.

Finalmente, de acuerdo a los actores entrevistados, lo que se hizo principalmente para tratar de superar brechas fue coordinar previamente con la alta dirección del CNSV, Provias y Dirección de Concesiones de las vías de manera que los cuellos administrativos mencionados previamente sean resueltos. Sin embargo, este no es un proceso completamente institucionalizado.

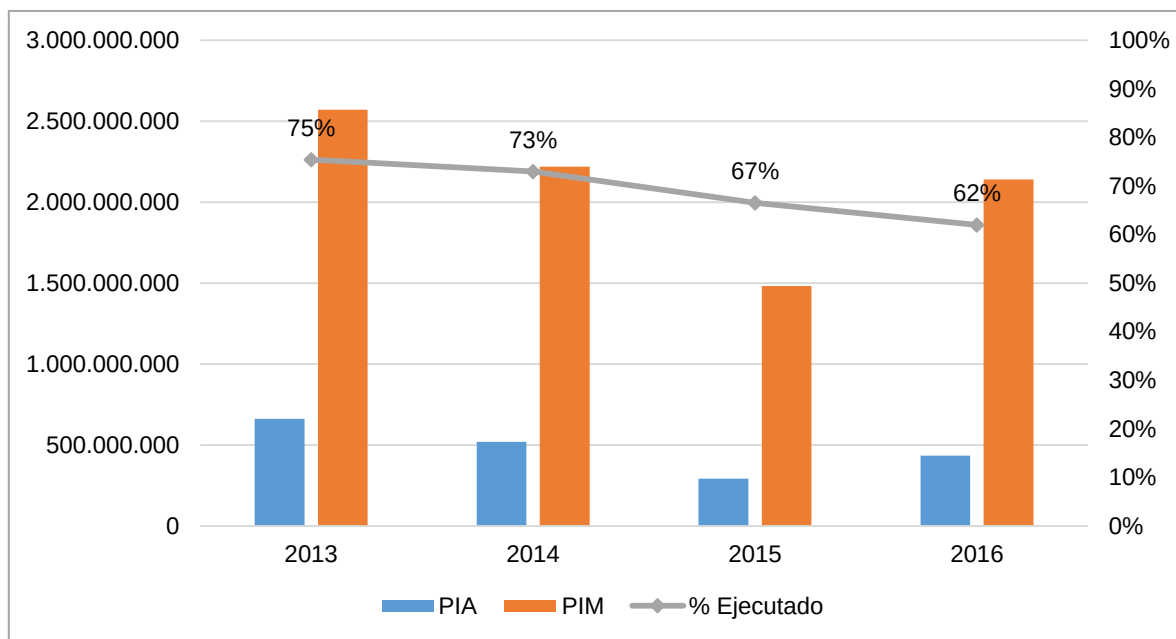
6. PRESUPUESTO Y RESULTADOS

6.1. EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA (CONTENIDO 39)

La pregunta de evaluación 29 de la matriz de evaluación final señala las siguientes preguntas en referencia al servicio de mantenimiento en las redes viales urbanas: ¿Qué nivel de presupuesto se maneja anualmente? ¿El presupuesto asignado proviene de recursos propios o del tesoro público? Estas preguntas se consideraron relevantes pues permiten evaluar los niveles de ejecución presupuestal en las actividades de mantenimiento de las vías urbanas, componente de la seguridad vial con mayor presupuesto asignado. Asimismo, en este contenido se identifica a las regiones con mayores y más recurrentes problemas de ejecución, mediante el cálculo del ratio entre el presupuesto devengado y el Presupuesto Institucional Modificado (PIM) según la información disponible en el Sistema Integrado de Administración Financiera (SIAF) del MEF para el periodo 2013-2016.

En primer lugar, en la siguiente figura se presenta el PIA, PIM y porcentaje de presupuesto ejecutado en lo que respecta a proyectos de inversión pública de mantenimiento o mejoramiento de las vías urbanas a nivel nacional. Como se puede observar, el presupuesto tuvo una tendencia negativa hasta el año 2015, ya que en el año 2016 se incrementó llegando a ser de S/. 2,140,221,018. En cuanto al porcentaje de ejecución de este presupuesto, este ha seguido una tendencia negativa durante todo el periodo estudiado, siendo sólo de 62% el año 2016. A nivel agregado, el porcentaje de ejecución presentado es bajo, y puede implicar problemas de capacidad de gestión del presupuesto asignado.

- **Figura 121. PIA, PIM y presupuesto ejecutado de los proyectos de mantenimiento de las vías urbanas**



Fuente: Consulta Amigable – SIAF
Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

**PERÚ**Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal (EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.

INFORME FINAL

Una vez evaluado el nivel de ejecución presupuestaria nacional agregado para el periodo 2013-016, a continuación, se presenta el presupuesto por región en los años analizados.

Tabla 82. PIM y presupuesto de ejecución por región, 2013 - 2016

Región	2013			2014			2015			2016		
	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%	PIM	Devengado	%
AMAZONAS	11,820,848	11,219,204	95%	12,056,103	11,098,357	92%	10,197,756	6,423,518	63%	7,692,081	5,453,454	71%
ANCASH	223,353,644	183,599,105	82%	126,174,666	100,714,515	80%	60,657,116	42,741,629	70%	57,755,775	37,186,529	64%
APURIMAC	43,919,819	31,812,422	72%	35,014,983	16,008,319	46%	57,656,581	19,089,754	33%	57,355,099	45,827,857	80%
AREQUIPA	292,621,427	180,244,177	62%	247,812,248	158,232,938	64%	143,067,507	86,799,027	61%	227,518,183	117,553,143	52%
AYACUCHO	35,131,150	23,068,684	66%	29,691,136	18,045,911	61%	15,033,258	13,301,854	88%	22,941,410	9,883,058	43%
CAJAMARCA	77,769,452	47,380,331	61%	60,054,901	45,295,167	75%	56,454,739	26,340,205	47%	71,214,573	49,722,393	70%
CUSCO	272,609,861	228,503,804	84%	377,770,442	301,446,840	80%	187,371,515	137,761,099	74%	331,652,581	197,856,481	60%
HUANCAVELICA	26,452,810	20,057,713	76%	26,289,742	21,154,847	80%	18,735,229	16,062,398	86%	26,870,834	21,753,017	81%
HUANUCO	6,204,876	4,002,458	65%	7,873,872	6,702,591	85%	10,954,299	4,940,504	45%	25,498,320	15,907,460	62%
ICA	73,031,366	44,905,465	61%	59,291,772	42,445,175	72%	39,634,837	22,317,555	56%	63,949,561	43,225,135	68%
JUNIN	82,586,659	59,061,991	72%	90,401,028	58,081,880	64%	72,156,481	49,848,510	69%	97,540,766	59,729,427	61%
LA LIBERTAD	113,270,440	93,621,171	83%	137,401,168	93,041,094	68%	78,970,687	55,521,176	70%	116,307,953	80,760,276	69%
LAMBAYEQUE	40,560,002	26,159,601	64%	69,536,526	33,946,367	49%	54,706,722	36,812,302	67%	61,213,678	36,169,524	59%
LIMA	251,667,140	155,269,868	62%	178,909,510	108,829,213	61%	180,054,081	145,836,997	81%	191,899,561	145,642,740	76%
LORETO	139,623,692	111,498,788	80%	91,211,312	73,870,911	81%	37,245,290	29,256,902	79%	94,390,797	39,150,380	41%
MADRE DE DIOS	16,399,410	13,276,125	81%	11,252,653	7,547,582	67%	21,847,030	18,627,621	85%	41,198,600	35,787,499	87%
MOQUEGUA	56,578,262	31,689,428	56%	71,744,389	59,367,082	83%	18,548,689	9,694,479	52%	31,013,244	17,481,372	56%
PASCO	28,690,388	19,938,328	69%	17,413,186	14,397,796	83%	8,688,028	6,487,012	75%	23,332,905	13,154,952	56%
PIURA	128,388,325	99,179,876	77%	135,967,007	106,311,279	78%	74,989,364	59,181,199	79%	109,415,975	83,124,779	76%
CALLAO	291,361,569	278,018,548	95%	134,852,571	97,908,369	73%	42,533,363	23,716,052	56%	71,634,925	16,655,423	23%
PUNO	74,224,380	53,665,680	72%	59,086,080	42,060,997	71%	113,812,985	50,106,762	44%	143,995,354	103,876,070	72%
SAN MARTIN	59,897,307	40,725,300	68%	56,287,300	43,973,629	78%	57,686,936	29,226,419	51%	90,290,697	55,255,380	61%
TACNA	69,081,328	48,898,101	71%	55,614,537	51,797,928	93%	39,574,453	30,661,760	77%	34,581,012	24,668,420	71%
TUMBES	43,779,770	37,109,254	85%	31,190,409	28,046,793	90%	13,239,932	10,989,370	83%	44,608,086	23,990,820	54%
UCAYALI	112,210,305	96,074,366	86%	95,922,027	79,672,624	83%	68,591,984	55,059,112	80%	96,349,048	47,014,618	49%

Fuente: Consulta Amigable – SIAF

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Con esta información ha sido posible identificar a las regiones con mayores problemas de ejecución. Para ello, se ha dividido la suma del monto de presupuesto devengado entre el total de presupuesto asignado (PIM) para proyectos de inversión relacionados al mantenimiento y mejoramiento de vías de todas las regiones del país en el periodo del 2013 al 2016. Las siguientes diez regiones son las que han tenido el porcentaje de ejecución más bajo.

Tabla 83. Regiones con menor porcentaje de ejecución presupuestal 2013-2016

Regiones	PIA 2013 - 2016	PIM 2013 - 2016	Presupuesto devengado 2013 - 2016	% Ejecutado
Apurímac	23,746,618	193,946,482	112,738,352	58%
Lambayeque	28,877,943	226,016,928	133,087,794	59%
Arequipa	154,760,411	911,019,365	542,829,285	60%
Huánuco	2,558,483	50,531,367	31,553,013	62%
Ayacucho	7,358,900	102,796,954	64,299,507	63%
Cajamarca	69,467,086	265,493,665	168,738,096	64%
Puno	79,173,171	391,118,799	249,709,509	64%
San Martín	21,355,042	264,162,240	169,180,728	64%
Ica	36,392,132	235,907,536	152,893,330	65%
Junín	55,296,806	342,684,934	226,721,808	66%

Fuente: Consulta Amigable – SIAF

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Como se puede observar en la tabla anterior, Apurímac es la región con menor porcentaje de ejecución, siendo este 58% del presupuesto disponible. Luego, las regiones de Lambayeque, Arequipa, Huánuco, Ayacucho, Cajamarca, Puno, San Martín, Ica y Junín poseen los peores resultados en cuanto a la ejecución de su presupuesto destinado al mantenimiento y mejoras de las vías urbanas.

Ahora en cuanto a las preguntas:

- ¿Cuáles son los principales inconvenientes para la ejecución presupuestaria?
- ¿Se debe a factores internos o externos a las entidades involucradas en la implementación de la Intervención Pública Evaluada?

Para ello, se presentan las cifras respecto al gasto en actividades relacionadas al mantenimiento de la red vial urbana llevado a cabo por las unidades ejecutoras de los gobiernos regionales de Arequipa y San Martín, regiones que formaron parte del trabajo de campo realizado. El análisis está centrado en la experiencia de estas dos regiones, debido a que fue posible el recojo de información pertinente sobre la ejecución presupuestaria en estas regiones. Sin embargo, el equipo consultor no asume una total representatividad de estas regiones en cuanto a los inconvenientes y causas identificadas en la ejecución presupuestaria de las actividades referidas al mantenimiento de vías.

6.1.1. Respetto a la región Arequipa

Se presenta el cuadro correspondiente al gasto por parte de la región Arequipa para el periodo 2013 – 2016:

Tabla 84. PIM y presupuesto ejecutado de los proyectos de mantenimiento y mejoramiento de vías urbanas en la región Arequipa

Arequipa	2013	2014	2015	2016
PIM	292,621,427	247,812,248	143,067,507	227,518,183
Devengado	180,244,177	158,232,938	86,799,027	117,553,143
% de ejecución	62%	64%	61%	52%

Fuente: Consulta Amigable – SIAF

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Como se observa la tabla anterior, el presupuesto asignado para la región Arequipa decreció hasta el año 2015, y en el año 2016 tuvo un crecimiento hasta llegar a ser de S/. 227,518,183 el año 2016. Respecto a la ejecución del presupuesto, este se ha reducido en el periodo estudiado. En efecto, para el año 2016, el porcentaje de ejecución ha sido de 52%.

Estos datos requieren de una mayor profundización en el conocimiento sobre las posibles causas y problemas que han originado la reducción en el porcentaje de ejecución durante el año 2016. Sin embargo, se considera importante consignar los alcances obtenidos hasta el momento, en el trabajo de campo respecto a este tema en concreto. Por ello se mencionará los puntos más destacados con respecto a las causas de la problemática según los actores involucrados. Así mismo, en este documento se especifica que las actividades previamente mencionadas no pertenecen al marco del pp138 y en contraste, son ejecutadas por las unidades bajo una modalidad distinta.

Finalmente, se considera importante señalar que, en el caso de los gobiernos regionales comprendidos en este trabajo de campo, gran parte del dinero destinado a las actividades estudiadas proviene del tesoro público, ya que procede de una transferencia asignada con motivo del canon minero.

Principales inconvenientes y causas identificadas en la ejecución presupuestaria de las actividades referidas en los productos

Respecto a los principales inconvenientes manifestados por las unidades ejecutoras, en este caso el gobierno regional de Arequipa y algunas de sus principales municipalidades distritales se encuentran dos problemas centrales. Estos son: el monto asignado desde la unidad central y los plazos existentes para la ejecución de obras de mantenimiento, considerando el periodo de tiempo comprendido desde la transferencia de los recursos hasta la etapa final.

Por ejemplo, muchos de los actores, refirieron que hacia el 2014 se habían implementado cambios que repercutieron de esa manera en el aspecto presupuestario. También identificaron que el principal cuello de botella respecto a la asignación de los recursos, eran los plazos, por ejemplo, se conoció que el tiempo que transcurría entre la transferencia desde la unidad central hasta la Gerencia de Transportes del Gobierno Regional era aproximadamente de 15 a 30 días. Lo cual, según los propios entrevistados

es un inconveniente ya que ralentiza del inicio de las obras en mantenimiento vial según la programación que intentan seguir de acuerdo a sus planes estratégicos o de planes de desarrollo concertado.

En el gobierno central de Arequipa refirió desde su sede central, que el 20% se destina para mantenimiento de obras. Es necesario mencionar que, según lo recopilado en las entrevistas, esta actividad se realiza durante todo el año, sin embargo, el dinero presupuestado para la realización de esta ingresa tarde en términos de programación anual, ya que ocurre hacia la segunda mitad del año. Afirmaron también que no manejaban un presupuesto multianual, ya que este sólo se admitía para proyectos de inversión pública, pero no para servicios, entre los cuáles se encontraban las actividades analizadas.

Por su parte, las municipalidades de los principales distritos de Arequipa manifestaron que uno de sus principales inconvenientes era el plazo de tiempo que se les asignaba para realizar obras de mantenimiento en redes viales urbanas. Consideraban que este plazo era bastante reducido para realizar la actividad de manera adecuada. Así mismo señalaron que por ese motivo, una cantidad considerable de este dinero era retornada a la unidad central.

También se mencionó que durante los años 2015 y 2016 el monto transferido procedente del canon fue menor. Sin embargo, consideraron que otros inconvenientes resultaron más determinantes para la ejecución de las actividades, uno de ellos es la demora en el proceso de licitación para la tercerización de algún servicio requerido. Se identificó que el tiempo de espera era de dos a tres meses para la aprobación de la licitación y que no permitía que la actividad se empiece a ejecutar de manera oportuna y de acuerdo a las condiciones climatológicas de las zonas donde se ubican estos distritos.

En el caso específico de la municipalidad de la Municipalidad de Mariano Melgar si se identificó que sólo el 5% del dinero asignado por el canon era destinado a obras de mantenimiento vial. Y sólo 1 % de la totalidad era destinado a obras de mantenimiento vial urbano.

Además, se señaló que una de las principales dificultades en obras de mantenimiento rutinario de la red vial se lo atribuían a sucesos específicos en los subprocesos de la tercerización. Por ejemplo, se mencionó nuevamente que los plazos de tiempo eran el principal impedimento para una ejecución fluida en términos presupuestales, como en términos de alcance de bienes y productos, desde el inicio de la redacción de la ficha del proyecto hasta el inicio de ejecución de la propia obra.

Según los propios actores la municipalidad elaboraba la ficha sin seguir un proceso de tercerización, muchas veces por falta de presupuesto. Esta última información es una posible condición interna de la institución, sin embargo, la problemática expresada de manera recurrente sobre los plazos otorgados para la ejecución responde a condiciones externas, que podrían ser abordadas a través una mejor formulación de criterios de programación estipulados en planes multianuales.

6.1.2. Respetto a la Región San Martín

En la región de San Martín el presupuesto asignado (PIM) se ha ido incrementando, llegando a ser de aproximadamente noventa millones de soles el año 2016. En cuanto a la ejecución de dicho presupuesto, la ejecución ha ido sido variante con un pico de 78% en el año 2014 y de 61% en el año 2016.

Tabla 85. PIM y presupuesto ejecutado de los proyectos de mantenimiento y mejoramiento de vías urbanas en la región San Martín

San Martín	2013	2014	2015	2016
PIM	59,897,307	56,287,300	57,686,936	90,290,697
Devengado	40,725,300	43,973,629	29,226,419	55,255,380
% de ejecución	68%	78%	51%	61%

Fuente: Consulta Amigable – SIAF

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C.

Como se ha especificado respecto a la región tratada previamente, esta actividad no se encuentra incluida en el pp138, y por tal motivo sólo se consignan algunas acciones específicas halladas en la base SIAF correspondientes a dicho periodo de tiempo.

Principales inconvenientes y causas identificadas en la ejecución presupuestaria de las actividades referidas en los productos

Sobre las causas e inconvenientes más comunes para la ejecución presupuestal de las actividades, se manifestó durante el trabajo de campo, que una de las más recurrentes se originó por el débil nivel de coordinación entre el CNSV y el CRSV. Y así también, se señaló que otro gran inconveniente es la carencia de recursos para cumplir con las actividades esperadas para la ejecución.

Sobre el primer punto, el nivel de coordinación entre el CNSV y el CRSV, y a su vez del CNSV con el ente rector, ya que los entrevistados mencionaron que este débil nivel de coordinación ocasionaba a su vez cuellos de botella administrativos, como retrasos burocráticos para formalizar las peticiones de presupuesto para los CRSV para que puedan cumplir con acciones estipuladas en el Plan de Trabajo. Hasta el momento se cuenta por lo sostenido por distintos miembros del gobierno regional

Por otro lado, identificaron problemas más relacionados al ingreso de cantidades y montos apropiados de dinero para la adquisición de equipos, principalmente informáticos. Pero también, manifestaron ausencia de recursos físicos y espaciales para realizar una adecuada capacitación al personal encargado.

Por el momento no se cuenta con información de representantes del Consejo Regional de Seguridad Vial de San Martín para conocer su manifestación respecto a este punto y poder establecer una conclusión, sin embargo, se buscará ampliar los datos para el próximo informe.

Cabe destacar que en el caso del gobierno regional y de las principales municipalidades se señaló que acciones vinculadas a las actividades fueron realizadas con recursos propios y que muchas veces estos no eran suficientes.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.*
INFORME FINAL

Sobre los criterios para elección de la modalidad de ejecución para la realización de la actividad, ya sea directa o tercerizada, algunos actores desconocían información este previamente. Sobre este último punto se concluye que, respecto a rubros de gestión, la región San Martín ha presentado mayores cuellos de botella y ausencia de criterios de programación para poder ejecutar su presupuesto y alcanzar los bienes y productos.

6.2. CRITERIOS DE PROGRAMACIÓN DE RECURSOS (CONTENIDOS 40 Y 41)

En las siguientes tablas, se presentan los criterios de programación consignados para los productos y actividades relacionadas a seguridad vial en vías urbanas, dentro de los Programas Presupuestales 0138 y 0148. Para cada uno de ellos, se analiza la pertinencia del criterio y las fuentes empleadas para su elección.

6.2.1. Criterios de programación de productos en los programas presupuestales 138 y 148 (Contenido 40)

La pregunta de evaluación 31 de la matriz de evaluación final señala: ¿Qué criterios de programación podrían ser sugeridos para cada producto/actividad identificado en torno a la Intervención Pública Evaluada? Esta pregunta es relevante pues permite evaluar por qué los criterios de programación no se cumplen en su totalidad respecto a lo señalado por la metodología de programas presupuestales. Asimismo, permite proponer cuales deberían ser los criterios de programación de los nuevos productos propuestos.

6.2.1.1. Productos del PP0138 relacionados con seguridad vial

Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Tabla 86: Producto 3000479 “Persona autorizada para conducir vehículos automotores”

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
El producto tiene como meta satisfacer la demanda de emisión de licencias de conducir, utilizando como criterios la tendencia de requerimiento de licencias considerado el histórico del registro de conductores, la tasa de crecimiento del parque automotor, la tasa de crecimiento de la población, y los lineamientos de la política.	- El registro de conductores. - Estadísticas del parque automotor.	No se ha establecido un criterio de programación adecuado para la medición del producto. Por contrario, se ha limitado a señalar un par de fuentes de información, que podrían ayudar a establecer un criterio.

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138
Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 3000480: Red vial auditada o inspeccionada

Tabla 87: Producto 3000480 “Real vial auditada o inspeccionada”

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
Se contemplan estándares técnicos para definir las metas de producción		No se presenta un criterio de programación para el producto. Por el contrario, se ha combinado las fuentes de información con los criterios, dificultando su identificación. De la lista de estándares técnicos, se rescata la priorización de “Proyectos localizados en conocida accidentalidad”. No obstante, este podría ser aún más preciso. Asimismo, no se presentan fuentes de información propiamente dichas.

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138
Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Tabla 88: Producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
De acuerdo a la información estadística se determinarán; las estrategias de capacitación y comunicación y las poblaciones objetivo	-Diagnóstico de los accidentes de tránsito -Referencias de buenas prácticas de seguridad vial -Estándares internacionales	No se presenta un criterio de programación; sino, solo se sugieren posibles fuentes de información para establecerlo.

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138
Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

6.2.1.2. Productos del PP0148 relacionados con seguridad vial

Producto 1: Control del Parque Automotor en Vías Urbanas

Tabla 89: Producto 1 “Control del Parque Automotor en vías urbanas”

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
A la fecha, no se ha implementado un esquema de homologación vehicular ni siquiera a nivel documental (verificación de certificados de calidad y de emisiones) por lo cual las condiciones de seguridad de los vehículos que ingresan al mercado peruano son inferiores a la de la gran mayoría de los países de la región. Actualmente, en tanto no se implementa la homologación, sólo se exige una declaración jurada de cumplimiento de las condiciones técnicas. - En 2015, 1905 accidentes de tránsito fueron ocasionados por fallas mecánicas. - En 2016 (hasta noviembre según SUNAT y AAP), se importaron 379,401 vehículos nuevos. - De las 459 intervenciones realizadas por SUTRAN a los Centros de Inspección Técnica Vehicular en 2014, sólo 60 tuvieron actas conformes. La secuencia de implementación se organiza de la siguiente manera: Homologación: <i>El esquema de homologación se orienta a una cobertura universal de intervención, ya que el 100% de los vehículos que ingresan al mercado tienen que ser fiscalizados.</i> La secuencia para la implementación es la siguiente: - Gobierno Nacional: • Creación de la Oficina de Homologación Vehicular. • Aprobación de la ficha de homologación. • Inicio de la fase de homologación documental. • Elaboración y aprobación del decreto supremo que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos. • Implementación de laboratorios. • Inicio de fase de homologación física. Fiscalización de CITV: <i>En los procesos relacionados a los CITV, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad</i>	Fuentes: -DURSBECK, Frank (2013). Elaboración del Plan de Implementación de Homologaciones para Vehículos Automotores en el Perú. -SUTRAN (2014). Memoria Institucional.	Se ha identificado incorrectamente el criterio de programación, toda vez que el mismo dará más de una única unidad de medida (autos y ciudades). Asimismo, no se consignan fuentes de información para medir la contaminación de las ciudades o el tamaño del parque automotor. Además, se podría prescindir de la información sobre secuencia de acciones para la implementación. Respecto a la homologación, no señalan el criterio para priorizar, lo cual, si tienes recursos escasos, resulta necesario. Por otra parte, dentro de Retiro de Flota y Chatarreo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan los tres requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares.

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
será intervenir en aquellas en donde la contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por sobrecombustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del parque automotor. La secuencia de implementación es la siguiente: - Gobierno Nacional (MTC): - Diseño e implementación de sistema de fiscalización en línea. - Modificación del Reglamento Nacional del Sistema de Inspección Técnica, a fin de agregar una etapa de verificación física previa a la autorización de los CITV. - SUTRAN: - Capacitación de inspectores. - Interconexión con el sistema del MTC. Retiro de flota y chatarreo: <i>Para priorizar los procesos de chatarreo, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde: i) se ejecutan proyectos estructurantes que generan la necesidad de expulsar flota; ii) la saturación de vehículos pequeños y viejos del transporte público es mayor; y iii) en contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por sobrecombustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del parque automotor de transporte público. La secuencia de implementación es la siguiente:</i> - Gobierno Nacional (MTC): - Elaboración y aprobación de lineamientos nacionales de desgüase (chatarreo) vehicular. - Obtención de financiamiento para las municipalidades provinciales. - Gobierno Local (Municipalidades Provinciales): - Aprobación y aplicación de cronograma de retiro de flota obsoleta. Diseño e implementación de programas de chatarreo		

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 2: Gestión Eficiente del Tránsito

Tabla 90: Producto 2 “Gestión eficiente del tránsito”

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
A setiembre de 2016, 142 de las 160 de las municipalidades provinciales del Perú tenía más de 50% de papeletas pendientes de pago. La ausencia de gestión de tránsito está generando que las vías principales de transporte urbano de la ciudad se encuentren congestionadas, con velocidades de circulación general por debajo de los 20 Km. por hora en hora punta (JICA, 2013). En las principales vías, los vehículos de transporte urbano desarrollan velocidades aún inferiores. El corredor Azul de Tacna-Garcilazo-Arequipa tiene una velocidad de 10 Km. por hora según el Informe Lima Cómo Vamos 2015. En Lima y en las ciudades del Perú, el déficit de infraestructura semafórica es muy importante. Lima tiene un centro de control, pero menos de 1,250 intersecciones con semáforos y menos de 300 con semáforos inteligentes. Sólo el Callao tiene una concesión privada para control de velocidad en sus principales avenidas. Los problemas en el resto de ciudades son aún más graves. La ausencia de una adecuada gestión del tránsito en las principales ciudades del país es uno de los principales factores que contribuyen a la congestión vehicular y es un determinante muy significativo de los accidentes de tránsito. En cada ciudad del país, existe un limitado número de intersecciones semaforizadas, la señalización es insuficiente, existe baja capacidad de aplicación efectiva de las sanciones y hay enormes dificultades para mejorar la gestión operacional del tránsito de las vías principales de la carga urbana. Es por ello que a pesar de la baja motorización de las ciudades en relación a la población o a los kilómetros de vías pavimentadas, se produce mucho desorden, caos y accidentes. El transporte de carga representa una considerable proporción de la carga urbana. Entre el 15-20% de los kilómetros viajados por vehículos es atribuible a vehículos comerciales, los cuales toman entre el 20-40% del espacio para vías motorizadas y causan el 20 -40% de emisiones de CO₂. <i>Para la ejecución de los planes integrales de administración y gestión del tránsito y</i>	-Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). -GTZ (2010) Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities. -Gutiérrez Aparicio, Luis (2014). Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú. -JICA 2013. Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area.	Se han identificado correctamente los criterios de programación, consignando las fuentes de información que justifican la selección. Sin embargo, podría prescindirse de la información sobre secuencia de acciones para la implementación y la introducción preliminar. Por otra parte, dentro de Auditorías y de Sistemas de Semaforización, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de programación, así como el de priorización ante casos similares. Finalmente, no se ha presentado criterios de programación para el control de transporte de mercancías.

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
transporte, los sistemas de seguridad vial, las auditorías de seguridad vial y las intervenciones en puntos críticos se priorizarán las intervenciones en las ciudades de 250,000 habitantes en donde se concentran la mayor parte los accidentes de tránsito. En dichas ciudades se priorizarán las vías urbanas que son expresas o arteriales. En todos los casos se incluirán las vías que forman parte la Red Vial Nacional que ingresan a las ciudades. Entre las vías urbanas priorizadas se apuntará a aquellas en se registra el mayor número de accidentes utilizando como criterio el análisis de los puntos críticos. La secuencia de implementación se organiza de la siguiente manera: <u>Planes integrales de administración y gestión del tránsito y transporte:</u> - Gobierno Nacional (MTC): • Aprobación de los lineamientos generales. • Capacitación a las Municipalidades y a la PNP. <u>Sistemas de seguridad vial:</u> - Gobierno Nacional (MTC): • Realización de estudios. • Definición y aprobación de lineamientos generales y normas. • Capacitación a gobiernos locales y PNP. - Gobiernos Locales: • Realización de estudios específicos. • Obtención de financiamiento. • Implementación de sistemas de seguridad vial (conforme a lineamientos generales del MTC). - Policía Nacional: • Capacitación al personal. • Utilización de los nuevos sistemas en apoyo a la fiscalización del tránsito. <u>Auditorías en seguridad vial e intervenciones en puntos críticos:</u> En cada ciudad o provincia, las auditorías de seguridad vial se realizarán de forma prioritaria en las vías en donde: i) se registren las mayores tasas de		

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
<i>accidentalidad (muertes por cada 10,000 vehículos); ii) se registren el mayor número de accidentes mortales; y iii) se registren el mayor número de heridos por accidentes de tránsito.</i> - Gobierno Nacional (MTC): - Define contenido mínimo de las auditorías (en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad Vial) y el criterio de priorización de las intervenciones. - Obtención de financiamiento para auditorías e intervenciones en puntos críticos (plan de incentivos). - Municipalidades Provinciales: - Realiza estudios específicos. - Prioriza necesidades de auditorías e intervenciones. - Implementa auditorías e intervenciones. <u>Sistemas inteligentes de semaforización:</u> <i>Para la ejecución de los Sistemas Inteligentes de Semaforización y el Control de Transporte de mercancías, se priorizarán las ciudades con más de 250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) los flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) los tiempos de desplazamiento sean más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades.</i> - Gobierno Nacional (MTC): - Aprobación de lineamientos generales. - Coordinación con INACAL para definición de condiciones técnicas. - Capacitación a Municipalidades y PNP. - Municipalidades: - Estudios específicos para determinar intersecciones que requieren sistemas inteligentes de semaforización (en		

Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
concordancia con los lineamientos aprobados por el MTC). - Priorización de intersecciones. - Implementación de sistemas inteligentes de semaforización. <u>Control de transporte de mercancías:</u> - Gobierno Nacional (MTC): - Evalúa e implementa modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte (de ser el caso). - Capacitación a gobiernos locales y SUTRAN. - SUTRAN: - Capacitación a inspectores. - Apoyo a las municipalidades provinciales en la fiscalización de la circulación del transporte terrestre de mercancías (previo convenio). - Municipalidades Provinciales: - Elaboración de estudios sobre restricción a la circulación del transporte de mercancías. - Aprobación de normas locales sobre restricción. - Contratación de inspectores municipales - Capacitación a inspectores municipales. - Implementación de la fiscalización (en coordinación con PNP y SUTRAN).		

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento

Tabla 91: Producto 4 “Infraestructura urbana con mantenimiento”

Criterio de programación	Fuentes de Información	Evaluación
El producto tiene como meta satisfacer la demanda de infraestructura en buen estado a través del mantenimiento. <i>La prioridad en la asignación de los recursos desde el punto de la jerarquización vial, debe estar concentrada en las vías urbanas de responsabilidad provincial (arteriales, expresas o principales) por donde circula mayor parte de los vehículos de carga, pasajeros e individuales. La prioridad debe incluir a las ciclovías y veredas que están en estas</i>	No se listaron fuentes de información.	Se ha identificado un criterio general de programación para el caso de vías provinciales. Sin embargo, no se ha delimitado correctamente cuál será el criterio para las vías locales, solo consignando que factores

Criterio de programación	Fuentes de Información	Evaluación
vías y a las ciclovías que alimentan estas vías urbanas principales. Para el resto de las vías locales se debe utilizar como criterios de programación: i) el estado de conservación de las vías, ciclovías, veredas e infraestructura complementaria de la red vial urbana; y, ii) el nivel de utilización de dichas infraestructuras. Un gran porcentaje de grietas, desgaste y/o daños de infraestructura urbana son causados por el uso intenso y continuo de las vías urbanas. Es así que, la principal razón de las fisuras y grietas en el asfalto se debe al uso constante de vehículos y al tránsito de transporte pesado (Miranda, 2010). Asimismo, estos daños también son causados por accidentes de tránsito, los cuales afectan principalmente los camellones, señalética, semáforos y postes de alumbrado. En respuesta a esta situación lo adecuado es contar con programas de mantenimiento de infraestructura urbana que permita realizar mantenimientos preventivos, de urgencia y correctivos. La secuencia de implementación se organiza de la siguiente manera: <u>Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada</u> Se realizan actividades de conservación con el fin de que las vías urbanas no concesionadas mantengan sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades para intervenir en las vías más importantes son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulan los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular. <u>Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada</u> Las vías urbanas concesionadas, en general tienen programas de conservación de acuerdo a lo establecido		deberían tomarse en cuenta. Asimismo, resulta problemática la combinación de unidades de medida como puentes, pistas, etc. En tal sentido, se podría utilizar otra unidad de medida como kilómetro para uniformizar la medición. Resalta que todas las acciones contenidas en la secuencia de implementación utilizan como criterio la densidad de tránsito o el deterioro de la infraestructura, no habiéndose identificado otro tipo de criterios. Asimismo, no se señalan las fuentes de información.

Criterio de programación	Fuentes de Información	Evaluación
en el Contrato de Concesión. La fiscalización de los contratos de concesión se hacer por muestreo, con prioridad en los tramos más importantes de acuerdo al flujo vehicular. Pero la fiscalización debe realizarse de modo tal que en un determinado período de tiempo todos los tramos o segmentos sean inspeccionados para verificar que se cumplan los indicadores de servicio. <u>Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado</u> Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades para intervenir en acciones de mantenimiento periódico son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular. <u>Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado</u> La meta física consiste en incrementar la amplitud de estas actividades (a lo largo de todo el kilometraje de este tipo de vías) con el fin de garantizar un buen servicio y la conservación de la inversión en las vías urbanas del tránsito vehicular motorizado. Las prioridades para intervenir en las vías con mantenimiento rutinario son las siguientes: i) seleccionar las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular. <u>Mantenimiento de las ciclovías</u> Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las ciclovías		

Criterio de programación	Fuentes de Información	Evaluación
mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. <i>La fijación de las prioridades de intervención debe obedecer a los siguientes criterios: i) seleccionar con prioridad las ciclovías con mayor flujo de ciclistas; y ii) las ciclovías que son alimentadores del transporte público.</i> <u>Mantenimiento la infraestructura peatonal (veredas, puentes peatonales, paraderos, etc.)</u> Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que la infraestructura peatonal mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. <i>Las prioridades deben definirse con los siguientes criterios: i) vías peatonales de alta circulación de peatones localizadas en zonas en donde se realizan las operaciones de embarque y desembarque del transporte público; ii) otras vías peatonales localizadas en zonas de alto flujo peatonal y iii) vías de significativo flujo en donde el deterioro cause dificultades para el desplazamiento de los peatones.</i> <u>Mantenimiento de puentes urbanos</u> Se realizan actividades de mantenimiento de puentes de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado con la finalidad de que se mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. El mantenimiento de los puentes es una prioridad importante en la asignación de recursos para mantenimiento. <i>Se deben priorizar: i) puentes localizados en zonas de alto tráfico de carga; y ii) puentes en zonas de alto tránsito con signos de deterioro.</i> <u>Inventario de la red vial urbana</u> Inventario básico de la red vial urbana del año anterior y la actualización de acuerdo a las intervenciones que se realicen en el año y a los deterioros o emergencias		

Criterio de programación	Fuentes de Información	Evaluación
ocurridos en el mismo periodo. La prioridad es contar con los inventarios urbanos de las ciudades de más de 250,000 habitantes. Los inventarios son intervenciones tan importantes que requieren que se logre para el universo de las vías urbanas. Un inventario incompleto es de muy baja utilidad. <u>Prevención y atención de emergencias en la red vial urbana</u> Para el caso de prevención de emergencias: En base a la priorización y programación de los puntos críticos identificados en el Inventario Vial Básico y/o calificado de la red vial urbana, registro histórico de eventos recurrentes de emergencias. Para el caso de atención de emergencias: En base a los registros históricos de ocurrencia de eventos de emergencia producidos en la red vial urbana, pronósticos climatológicos, entre otros.		

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

6.2.1.3. Actividades del PP138 relacionados con seguridad vial

Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Tabla 92: Actividades del Producto 3000479 “Persona autorizada para conducir vehículos automotores”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
Actividad 5003427: Emisión de licencias de conducir de clase A	Esta actividad tiene como meta otorgar licencias a todos los ciudadanos que la solicitan y cumplen con los criterios establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. La programación de la producción física responde a la demanda existente de emisión de licencias de conducir que se define como el total de personas que manifiesten su intención de obtener su licencia luego presentar la evidencia de cumplir los requisitos mínimos establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. Para poder estimar la demanda existente la DGT utiliza un análisis de tendencia histórica del registro de conductores, la tasa de crecimiento del parque automotor, el crecimiento poblacional, los lineamientos de política, entre otros.		No se presentan fuentes de información con las cuales medir las tasas de crecimiento del parque automotor o la tendencia histórica del registro de conductores.
Actividad 5003428: Emisión de licencias de conducir de vehículos menores	No existe una meta física reconocida para esta actividad, sin embargo, se busca satisfacer la demanda existente de emisión de licencias de conducir de vehículos menores (total de personas que manifiesten su intención de obtener su licencia luego presentar los requisitos establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC).		Debe prescindirse de la afirmación inicial, en el criterio de programación. Asimismo, no se presentan fuentes de información.

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial

Tabla 93: Actividades del Producto 3000480 “Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de Información	Evaluación
Actividad 5001483: Inspección de seguridad vial	La priorización del número de kilómetros a inspeccionar proviene de un ranking, elaborado sobre la base de la información estadística que genera la PNP, que determine cuáles son las vías que presentan una mayor incidencia de accidentes de tránsito, así como cuáles son las que aún no cuentan con inspección de seguridad vial. Es sobre esta base que se planifican las inspecciones.		Bajo una redacción más clara, que permita identificar exactamente el criterio, la información contenida sería pertinente. Asimismo, no se presentan criterios de programación.
Actividad 5001484: Auditoría de seguridad vial	El estándar técnico para la realización de auditorías se basa en la envergadura del proyecto (los de mayor envergadura tienen más prioridad) y en su ubicación (proyectos localizados en zonas sensibles o de conocida accidentalidad) y sobre proyectos del entorno que pueden generar impactos en la infraestructura vial y/o tránsito.		El criterio de programación es adecuado ya que toma en cuenta variables como ubicación y envergadura del proyecto. Sin embargo, no presenta fuentes de información.
Actividad 5001486: Detección de puntos negros o tramos de concentración de accidentes	La estadística de la PNP permite tener conocimiento de las zonas con mayor concentración de accidentes de tránsito para un periodo mínimo de 3 años; esto permite priorizar vías y realizar un plan de trabajo de cuántos estudios se necesitan para la identificación de Puntos Negros o TCA sobre los que trabajar.		Requiere que se reformule la propuesta, pero se reconoce la lógica en la propuesta. Sin embargo, no se presentan fuentes de información.
Actividad 5001485: Elaboración de normas o manuales en seguridad vial	Marco normativo y técnico desarrollado y actualizado permanentemente para la realización de: las auditorías, inspecciones viales, detección de puntos negros, tramos de concentración de accidentes y otras normativas complementarias necesarias.		No se ha establecido criterios de programación, por el contrario solo se ha mencionada un marco normativo. Tampoco se han presentado las fuentes de información para esta actividad.

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Tabla 94: Actividades del Producto 3000143 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de Información	Evaluación
Actividad 5001487: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Se busca atender con esta actividad al total de conductores infractores que, bajo el sistema de puntos, busquen llevar los cursos indicados. Se considera el número de conductores del año anterior más un 10-15% como estimado de la demanda de capacitación de seguridad vial a conductores infractores.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, no se presentan fuentes de información.
Actividad 5001489: Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial	Se busca atender a todos los que soliciten según programado con el MINEDU, o a pedido de UGEL o municipalidades en casos de emergencia o pedidos especiales. Se considera el total de capacitaciones del año anterior más un incremento de 5-10%.		Los criterios son adecuados. Sin embargo no se señalan las fuentes de información.
Actividad 5001490: Capacitación especialistas en seguridad vial	Se busca atender según lo estipulado en el plan anual de capacitación, manteniendo el número de funcionarios públicos del año anterior.		Falta claridad en el criterio, precisar qué estipula el plan de capacitación. Asimismo, no se señalan fuentes de información.
Actividad 5001488: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	Grado de accidentalidad, mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito, grado de incumplimiento a las normas de tránsito y transporte terrestre y segmentos de la población vulnerables a accidentes de tránsito.		No se expresan adecuadamente los criterios, de manera que den cuenta de cómo se prioriza la actividad. Asimismo, no se señalan las fuentes de información.

Fuente: Anexo 2 del Programa Presupuestal 0138

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

6.2.1.4. Actividades del PP148 relacionados con seguridad vial

Producto 1: Control del Parque Automotor en Vías Urbanas

Tabla 95: Actividades del Producto 1 “Control del Parque Automotor en vías urbanas”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
Sistema de certificación y homologación vehicular	Ingreso de nuevos modelos de vehículos importados, ensamblados o fabricados en el país. Antes de su oferta en el mercado, requieren contar con el certificado de homologación vehicular. Homologación: El esquema de homologación se orienta a una cobertura universal de intervención, ya que el 100% de los vehículos que ingresan al mercado tienen que ser fiscalizados. La secuencia para la implementación es la siguiente: • Creación de la Oficina de Homologación Vehicular. • Aprobación de la ficha de homologación. • Inicio de la fase de homologación documental. • Elaboración y aprobación del decreto supremo que modifica el Reglamento Nacional de Vehículos. • Implementación de laboratorios. • Inicio de fase de homologación física.	-	Los criterios de programación del producto son adecuados. Sin embargo, no se presentan fuentes de información.
Fiscalización a los centros de inspección	En los procesos relacionados a los CITV, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde la contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por la sobrecombustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del parque automotor. La secuencia de implementación es la siguiente: - Gobierno Nacional (MTC): • Diseño e implementación de sistema de fiscalización en línea. • Modificación del Reglamento Nacional del Sistema de Inspección Técnica, a fin de agregar una etapa de verificación física previa a la autorización de los CITV. - SUTRAN: • Capacitación de inspectores. • Interconexión con el sistema del MTC.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, no señalan otras fuentes de información.

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia	Para priorizar los procesos de chatarreo, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde: i) se ejecutan proyectos estructurantes que generan la necesidad de expulsar flota; ii) las rutas de transporte público en donde la saturación de vehículos pequeños y viejos del transporte público es mayor; y iii) las rutas de transporte público en donde la contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por sobrecombustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del parque automotor de transporte público. La secuencia de implementación es la siguiente: - Gobierno Nacional (MTC): • Elaboración y aprobación de lineamientos nacionales de desgüase (chatarreo) vehicular. • Obtención de financiamiento para las municipalidades provinciales. - Gobierno Local (Municipalidades Provinciales): • Aprobación y aplicación de cronograma de retiro de flota obsoleta. • Diseño e implementación de programas de chatarreo.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares. Asimismo, no se señalan las fuentes de información.

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 2: Gestión Eficiente del Tránsito

Tabla 96: Actividades del Producto 2 “Gestión eficiente del tránsito”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
Operación y mantenimiento de centros de control y sistemas de seguridad, semafóricos inteligentes	Para la ejecución de los Sistemas Inteligentes de Semaforización se priorizarán las ciudades con más de 250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) los flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) los tiempos de desplazamiento sean más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades. - Gobierno Nacional (MTC): - Aprobación de lineamientos generales. - Coordinación con INACAL para definición de condiciones técnicas. - Capacitación a Municipalidades y PNP. - Municipalidades: - Estudios específicos para determinar intersecciones que requieren sistemas inteligentes de semaforización (en concordancia con los lineamientos aprobados por el MTC). - Priorización de intersecciones. - Implementación de sistemas inteligentes de semaforización.	-Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). -GTZ (2010) Urban Freight in Developing cities. Sourcebook Module 1g. Sustainable Transport: A sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities. -Gutiérrez Aparicio, Luis (2014). Megaproyecto de Transformación del Transporte Público Urbano en el Perú. -JICA 2013. Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area.	Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares.
Control de circulación del transporte carga en vías urbanas	Se priorizarán las ciudades con más de 250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) los flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) las vías o rutas con los tiempos de desplazamiento más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
	Es importante supervisar al transporte terrestre de carga pues representa una considerable proporción de la carga urbana. Entre el 15-20% de los kilómetros viajados por vehículos es atribuible a vehículos comerciales, los cuales toman entre el 20-40% del espacio para vías motorizadas y causan el 20 -40% de emisiones de CO2. - Gobierno Nacional (MTC): • Evalúa e implementa modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte (de ser el caso). • Capacitación a gobiernos locales y SUTRAN. - SUTRAN: • Capacitación a inspectores. • Apoyo a las municipalidades provinciales en la fiscalización de la circulación del transporte terrestre de mercancías (previo convenio). - Municipalidades Provinciales: • Elaboración de estudios sobre restricción a la circulación del transporte de mercancías. • Aprobación de normas locales sobre restricción. • Contratación de inspectores municipales • Capacitación a inspectores municipales. • Implementación de la fiscalización (en coordinación con PNP y SUTRAN).		el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares. Asimismo, no se señalan las fuentes de información.
Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos.	La prioridad son las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde ocurren la mayoría de los accidentes con muertes y heridos. En cada ciudad o provincia, las auditorías de seguridad vial se realizarán de forma prioritaria en las vías en donde: i) se registren las mayores tasas de accidentalidad (muertes por cada 10,000 vehículos); ii) se registren el mayor número de accidentes mortales; y iii) se registren el mayor número de heridos por accidentes de tránsito. <u>Sistemas de seguridad vial:</u> - Gobierno Nacional (MTC): • Realización de estudios. • Definición y aprobación de lineamientos generales y normas. • Capacitación a gobiernos locales y PNP.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares. Asimismo, no se señalan las

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
	- Gobiernos Locales: - Realización de estudios específicos. - Obtención de financiamiento. - Implementación de sistemas de seguridad vial (conforme a lineamientos generales del MTC). - Policía Nacional: Capacitación al personal. Utilización de los nuevos sistemas en apoyo a la fiscalización del tránsito. <u>Auditorías en seguridad vial e intervenciones en puntos críticos:</u> - Gobierno Nacional (MTC): - Define contenido mínimo de las auditorías (en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad Vial) y el criterio de priorización de las intervenciones. - Obtención de financiamiento para auditorías e intervenciones en puntos críticos (plan de incentivos). - Municipalidades Provinciales: - Realiza estudios específicos. - Prioriza necesidades de auditorías e intervenciones. - Implementa auditorías e intervenciones.		fuentes de información.

Elaborado por Consorcio TARYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento

Tabla 97: Actividades del Producto 4 “Infraestructura urbana con mantenimiento”

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada	Se realizan actividades de conservación con el fin de que las vías urbanas no concesionadas mantengan sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades para intervenir en las vías más importantes son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares.

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
	vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.		Asimismo, no se señalan las fuentes de información.
Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada	Las vías urbanas concesionadas, en general tienen programas de conservación de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. La fiscalización de los contratos de concesión se hace por muestreo, con prioridad en los tramos más importantes de acuerdo al flujo vehicular. Pero la fiscalización debe realizarse de modo tal que en un determinado período de tiempo todos los tramos o segmentos sean inspeccionados para verificar que se cumplan los indicadores de servicio.		El criterio debe precisar si los tramos más importantes son los de mayor flujo o aquellos con otras características. Asimismo, no se han señalado las fuentes de información
Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado	Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades para intervenir en acciones de mantenimiento periódico son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares. Asimismo, no se han señalado las fuentes de información.
Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado	La meta física consiste en incrementar la amplitud de estas actividades (a lo largo de todo el kilometraje de este tipo de vías) con el fin de garantizar un buen servicio y la conservación de la inversión en las vías urbanas del tránsito vehicular motorizado. Las prioridades para intervenir en las vías con mantenimiento rutinario son las siguientes: i) seleccionar las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares. Asimismo, no se han señalado las fuentes de información.

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
Mantenimiento de las ciclovías	Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las ciclovías mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. La fijación de las prioridades de intervención debe obedecer a los siguientes criterios: i) seleccionar con prioridad las ciclovías con mayor flujo de ciclistas; y ii) las ciclovías que son -alimentadores del transporte público.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares. Asimismo, no se han señalado las fuentes de información.
Mantenimiento la infraestructura peatonal (veredas, puentes peatonales, paraderos, etc.)	Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que la infraestructura peatonal mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades deben definirse con los siguientes criterios: i) vías peatonales de alta circulación de peatones localizadas en zonas en donde se realizan las operaciones de embarque y desembarque del transporte público; ii) otras vías peatonales localizadas en zonas de alto flujo peatonal y iii) vías de significativo flujo en donde el deterioro cause dificultades para el desplazamiento de los peatones.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares. Asimismo, no se han señalado las fuentes de información.
Inventario de la red vial urbana	Inventario básico de la red vial urbana del año anterior y la actualización de acuerdo a las intervenciones que se realicen en el año y a los deterioros o emergencias ocurridos en el mismo período. La prioridad es contar con los inventarios urbanos de las ciudades de más de 250,000 habitantes. Los inventarios son intervenciones tan importantes que requieren que se logre para el universo de las vías urbanas. Un inventario incompleto es de muy baja utilidad.		La forma cómo está presentado el criterio da a entender que no se puede realizar inventarios del universo urbano al mismo tiempo. En ese sentido, debería presentarse la forma en cómo se prioriza el punto de inicio. Asimismo, no se han señalado las fuentes de información.

Actividades	Criterio de programación	Fuentes de información	Evaluación
Prevención y atención de emergencias en la red vial urbana	Para el caso de prevención de emergencias: En base a la priorización y programación de los puntos críticos identificados en el Inventario Vial Básico y/o calificado de la red vial urbana, registro histórico de eventos recurrentes de emergencias. Para el caso de atención de emergencias: En base a los registros históricos de ocurrencia de eventos de emergencia producidos en la red vial urbana, pronósticos climatológicos, entre otros.	-Inventario Vial Básico y/o calificado de la red vial urbana -Registros históricos de ocurrencia de eventos de emergencia	Falta clarificar cuáles son los casos que se intervienen primero; sin embargo, las referencias presentadas son pertinentes
Mantenimiento de puentes urbanos	Se realizan actividades de mantenimiento de puentes de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado con la finalidad de que se mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. El mantenimiento de los puentes es una prioridad importante en la asignación de recursos para mantenimiento. Se deben priorizar: i) puentes localizados en zonas de alto tráfico de carga; y ii) puentes en zonas de alto tránsito con signos de deterioro.		Los criterios son adecuados. Sin embargo, sería importante mencionar si se priorizarán ciudades que cumplan con todos los requisitos al mismo tiempo o uno de ellos como mínimo. En el último caso, debería clarificarse cuál sería el criterio de priorización entre casos similares. Asimismo, no se han señalado las fuentes de información.

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

6.2.1.5. Propuesta de criterios de programación para Productos y Actividades del nuevo marco lógico.

Actividades del producto 1

Tabla 98: Propuesta de Producto 1 “Persona autorizada para conducir vehículos automotores tipo Ay B”, y sus actividades.

Producto 1		Criterios de programación	Fuentes de información
Persona autorizada para conducir vehículos automotores tipo A y B		Los criterios de obtención de la licencia son los que se señalan en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. La programación de la producción física responde a la demanda existente de emisión de licencias de conducir del tipo A y B que se define como el total de personas que manifiesten su intención de obtener su licencia, habiendo cumplido con los criterios de obtención señalados anteriormente. - Tendencia de requerimiento de licencias considerando el histórico del registro de conductores. - Tasa de crecimiento del parque automotor. - Tasa de crecimiento de la población. - Lineamientos de política.	Estadísticas de la Asociación automotriz del Perú. Registro de conductores (Por confirmar nombre oficial con el sector) Estadísticas del INEI
Actividad 1.1.	Emisión de licencias de clase A	Esta actividad tiene como meta otorgar licencias a todos los ciudadanos que la solicitan y cumplen con los criterios establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. La programación de la producción física responde a la demanda existente de emisión de licencias de conducir que se define como el total de personas que manifiesten su intención de obtener su licencia luego presentar la evidencia de cumplir los requisitos mínimos establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. Para poder estimar la demanda existente la DGTT utiliza un análisis de: -Tendencia histórica del registro de conductores, -Tasa de crecimiento del parque automotor, -Tasa de crecimiento poblacional.	Estadísticas de la Asociación automotriz del Perú. Registro de conductores (Por confirmar nombre oficial con el sector) Estadísticas del INEI
Actividad 1.2.	Emisión de licencias de clase B	Esta actividad tiene como meta otorgar licencias a todos los ciudadanos que la solicitan y cumplen con los criterios	Estadísticas de la Asociación automotriz del Perú.

Producto 1		Criterios de programación	Fuentes de información
		establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. La programación de la producción física responde a la demanda existente de emisión de licencias de conducir que se define como el total de personas que manifiesten su intención de obtener su licencia luego presentar la evidencia de cumplir los requisitos mínimos establecidos en el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. Para poder estimar la demanda existente la DGTT utiliza un análisis de: -Tendencia histórica del registro de conductores, -Tasa de crecimiento del parque automotor, -Tasa de crecimiento poblacional.	Registro de conductores (Por confirmar nombre oficial con el sector) Estadísticas del INEI
Actividad 1.3.	Inspecciones a los centros médicos de expedición de licencias.	En los procesos relacionados a los Centros Médicos, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde: i) se registren las mayores tasas de accidentalidad (muertes por cada 10,000 vehículos); ii) se registren el mayor número de accidentes mortales, ocasionados por fallas humanas; iii) se registren el mayor número de heridos por accidentes de tránsito, ocasionados por fallas humanas; iv) número de establecimientos de salud habilitados. Basta con que cumplan uno de los criterios para tener que realizar la inspección. Ante casos similares, priorizar el segundo criterio, luego el tercero y finalmente, el primero.	-SUTRAN (2014). Memoria Institucional. (Por desarrollar)7 - RECSAL

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Actividades del Producto 2

Tabla 99: Propuesta de Producto 2 “Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial”, y sus actividades.

Producto 2		Criterios de programación	Fuentes de información
Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial		Se busca el mayor número de usuarios con mayor conocimiento de seguridad vial, priorizando las capacitaciones a usuarios de las vías en temas de educación vial.	- Diagnóstico de los accidentes de tránsito - Registro de capacitaciones brindadas de los últimos 5 años.
Actividad 2.1.	Capacitación a usuarios de las vías en temas de educación en seguridad vial.	Se busca atender a todos los que soliciten según programado con el MINEDU, o a pedido de UGEL o municipalidades en casos de emergencia o pedidos especiales. Se considera la tendencia histórica de los últimos 5 años.	- Registro de capacitaciones brindadas de los últimos 5 años.
Actividad 2.2.	Capacitación a especialistas en temas de seguridad vial.	De formularse el plan anual de capacitación, se seguirá dicho plan. De lo contrario, se considerará la tendencia histórica de los últimos 5 años.	- Plan anual de capacitación. (Por validar con MTC) - Registro de capacitaciones brindadas los últimos 5 años.
Actividad 2.3.	Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial	Los criterios de programación deberían ser los siguientes: i) grado de accidentabilidad, mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito; ii) grado de incumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestre. Se priorizarán los puntos más críticos en donde los tres criterios se cumplan. En casos en los que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en se cumpla como mínimo el criterio de grado de accidentabilidad, mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito. Segundo, el criterio referente al incumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestre y tercero, el criterio referente a la población vulnerable. En casos similares se priorizará el criterio de grado de accidentabilidad, mortalidad y morbilidad.	- Diagnóstico de los accidentes de tránsito - Estadísticas PNP sobre accidentes de tránsito. - Registro de infracciones de tránsito.

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Actividades del Producto 3

Tabla 100: Propuesta de Producto 3 “Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones”

Producto 3		Criterios de programación	Fuentes de información
Usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones		Considerando que la actividad más importante es la 3.3., el criterio de programación es el siguiente: Se busca atender con esta actividad al total de conductores infractores que, bajo el sistema de puntos, busquen llevar los cursos indicados. Se considera el número de conductores del año anterior más un 10-15% como estimado de la demanda de capacitación de seguridad vial a conductores infractores.	Registro de capacitaciones brindadas de los últimos 5 años Plan anual de capacitación. (Por validar con MTC)
Actividad 3.1.	Fiscalización a conductores infractores.	Se considera el número de conductores del año anterior más un 10-15% como estimado de la demanda de capacitación de seguridad vial a conductores infractores. Asimismo, se priorizarán las siguientes vías: i) vías que presentan una mayor incidencia de accidentes de tránsito y ii) vías que aún no han sido inspeccionadas. La información proviene de un ranking elaborado sobre la base de la información estadística generada por la PNP. Se priorizarán las ciudades en donde los dos criterios se cumplan. En casos en los que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en que se cumpla como mínimo el criterio de mayor incidencia de accidentes de tránsito y luego, en criterio de vías no inspeccionadas. En casos similares priorizar el primer criterio.	Estadísticas PNP
Actividad 3.2.	Fiscalización del Servicio de transporte y mercancías.	Se considera el número de conductores del año anterior más un 10-15% como estimado de la demanda de capacitación de seguridad vial a conductores infractores. i) vías que presentan una mayor incidencia de accidentes de tránsito y ii) vías que aún no han sido inspeccionadas. La información proviene de un ranking elaborado sobre la base de la información estadística generada por la PNP. Se priorizarán las ciudades en donde los dos criterios se cumplan. En casos en los	Estadísticas de la PNP Estadísticas de SUTRAN

Producto 3		Criterios de programación	Fuentes de información
		que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en que se cumpla como mínimo el criterio de mayor incidencia de accidentes de tránsito y luego, en criterio de vías no inspeccionadas. En casos similares priorizar el primer criterio.	
Actividad 3.3.	Capacitación en seguridad vial a conductores infractores	Se busca atender con esta actividad al total de conductores infractores que, bajo el sistema de puntos, busquen llevar los cursos indicados. Se considera el número de conductores del año anterior más un 10-15% como estimado de la demanda de capacitación de seguridad vial a conductores infractores.	Plan anual de capacitación. (Por validar con MTC) Registro de capacitaciones brindadas los últimos 5 años.

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Actividades del Producto 4

Tabla 101: Propuesta de Producto 4 “Control del Parque Automotor en las vías urbanas”, y sus actividades

Producto 4	Criterios de programación	Fuentes de información
Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	A la fecha, no se ha implementado un esquema de homologación vehicular ni siquiera a nivel documental (verificación de certificados de calidad y de emisiones) por lo cual las condiciones de seguridad de los vehículos que ingresan al mercado peruano son inferiores a la de la gran mayoría de los países de la región. Actualmente, en tanto no se implementa la homologación, sólo se exige una declaración jurada de cumplimiento de las condiciones técnicas. Homologación: <i>Ingreso de nuevos modelos de vehículos importados, ensamblados o fabricados en el país. Antes de su oferta en el mercado, requieren contar con el certificado de homologación vehicular.</i> Homologación: <i>El esquema de homologación se orienta a una cobertura universal de intervención, ya que el 100% de los vehículos que ingresan al mercado tienen que ser fiscalizados. Para esta actividad, se utilizará la tendencia de crecimiento del parque automotor en los últimos 5 años</i> Fiscalización de CITV: Esta actividad tiene como meta otorgar habilitaciones a todos los ciudadanos con vehículos menores que la solicitan y cumplen con los criterios establecidos por los respectivos gobiernos regionales. La programación de la producción física responde a la demanda existente de emisión de licencias de conducir que se define como el total de personas que manifiesten su	-SUTRAN (2014). Memoria Institucional. -Bases de datos del INEI, la sección que refiere a transportes -Estadísticas de la Asociación automotriz del Perú. - Parque Vehicular en la Comunidad Andina, 2006-2015. -Capítulo 19 del Compendio Estadístico Perú 2014 (INEI) -Registro histórico de habilitaciones otorgadas.

Producto 4		Criterios de programación	Fuentes de información
		intención de obtener su licencia luego presentar la evidencia de cumplir los requisitos mínimos establecidos por los gobiernos regionales. Se considera la tendencia histórica de los últimos 5 años.	
Actividad 4.1.	Sistema de homologación vehicular.	Ingreso de nuevos modelos de vehículos importados, ensamblados o fabricados en el país. Antes de su oferta en el mercado, requieren contar con el certificado de homologación vehicular. Homologación: El esquema de homologación se orienta a una cobertura universal de intervención, ya que el 100% de los vehículos que ingresan al mercado tienen que ser fiscalizados. Para esta actividad, se utilizará la tendencia de crecimiento del parque automotor en los últimos 5 años.	-SUTRAN (2014). Memoria Institucional - Estadísticas de la Asociación automotriz del Perú.
Actividad 4.2.	Fiscalización a los centros de inspección vehicular.	En los procesos relacionados a los CITV, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Dentro de estas ciudades, la prioridad será intervenir en aquellas en donde las causas de accidentabilidad se deben más fallas mecánicas, en términos absolutos; la contaminación atmosférica causa más daños ocasionados por la sobre-combustión generada por las inadecuadas condiciones técnicas del parque automotor.	- SUTRAN (2014). Memoria Institucional. -Registro de centros de inspección vehicular.
Actividad 4.3.	Habilitaciones Otorgadas a vehículos menores para el servicio de Transporte Distrital Terrestre de Personas	Esta actividad tiene como meta otorgar habilitaciones a todos los ciudadanos con vehículos menores que la solicitan y cumplen con los criterios establecidos por los respectivos gobiernos regionales. La programación de la producción física responde a la demanda existente de emisión de licencias de conducir que se define como el total de personas que manifiesten su intención de	- Capítulo 19 del Compendio Estadístico Perú 2014 (INEI) - Registro histórico de habilitaciones otorgadas.

Producto 4		Criterios de programación	Fuentes de información
		obtener su licencia luego presentar la evidencia de cumplir los requisitos mínimos establecidos por los gobiernos regionales. Se considera la tendencia histórica de los últimos 5 años.	
Actividad 4.4.	Chatarrero a vehículos más seguros	Para priorizar los procesos de chatarreo, la prioridad serán las ciudades de más de 250,000 habitantes en donde se concentra el grueso del parque automotor. Siendo los criterios el ratio de carros por persona (tamaño del parque automotor y el tamaño de la población por ciudad y el ratio de autos con determinada antigüedad, (SOAT como proxy) y el tamaño del parque automotor de la ciudad. Cabe mencionar que será establecida en coordinación con MTC)	-Bases de datos del INEI, la sección que refiere a transportes -Estadísticas de la Asociación automotriz del Perú. - Parque Vehicular en la Comunidad Andina, 2006-2015. -

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Actividades del Producto 5

Tabla 102: Propuesta de Producto 5 “Red vial urbana con acciones de conservación o mantenimiento”

Producto 5		Criterios de programación	Fuentes de información
Red Vial Urbana con acciones de conservación o mantenimiento		<u>Mantenimiento periódico de la red vial urbana</u> Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades para intervenir en acciones de mantenimiento periódico son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular. <u>Mantenimiento rutinario de la red vial urbana</u> La meta física consiste en incrementar la amplitud de estas actividades (a lo largo de todo el kilometraje de este tipo de vías) con el fin de garantizar un buen servicio y la conservación de la inversión en las vías urbanas del tránsito vehicular motorizado. Las prioridades para intervenir en las vías con mantenimiento rutinario son las siguientes: i) seleccionar las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.	Se recomienda revisar las siguientes fuentes de información: -Estadísticas de la PNP -Bases de datos del INEI, la sección que refiere a transportes - Elaboración de inventarios periódicos por parte de los gobiernos provinciales y distritales, sobre el estado de la red vial urbana que les corresponde. - Elaboración de inventarios rutinarios por parte de los gobiernos provinciales y distritales, sobre el estado de la red vial urbana que les corresponde.
Actividad 5.1.	Inventario vial urbano de carácter básico.	Primero, los inventarios tanto el básico de la red vial urbana del año anterior, como las actualizaciones respectivas pueden realizarse de forma simultánea. En tal sentido, se prioriza las ciudades de más de 250,000 habitantes con mayor tasa de accidentalidad ocasionada por el deterioro de las vías.	Estadísticas del INEI sobre población. -Estadísticas de la PNP -Registro de los serenazgos de cada distrito a nivel nacional.
Actividad 5.2.	Mantenimiento periódico de la red vial urbana	Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado mantengan	-Estadísticas de la PNP

Producto 5		Criterios de programación	Fuentes de información
		buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades para intervenir en acciones de mantenimiento periódico son las siguientes: i) las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.	-Bases de datos del INEI, la sección que refiere a transportes Elaboración de inventarios periódicos por parte de los gobiernos provinciales y distritales, sobre el estado de la red vial urbana que les corresponde, incluyendo los criterios señalados en la columna "Criterios de programación"
Actividad 5.3.	Mantenimiento rutinario de la red vial urbana	La meta física consiste en incrementar la amplitud de estas actividades (a lo largo de todo el kilometraje de este tipo de vías) con el fin de garantizar un buen servicio y la conservación de la inversión en las vías urbanas del tránsito vehicular motorizado. Las prioridades para intervenir en las vías con mantenimiento rutinario son las siguientes: i) seleccionar las vías arteriales o principales por donde circulen los mayores flujos vehiculares; ii) las vías arteriales o principales en donde existe mayor deterioro de las condiciones de superficie vial; iii) las vías arteriales o principales en donde hay más congestión como consecuencia del deterioro de las vías y el alto flujo vehicular.	-Estadísticas de la PNP -Bases de datos del INEI, la sección que refiere a transportes - Elaboración de inventarios rutinarios por parte de los gobiernos provinciales y distritales, sobre el estado de la red vial urbana que les corresponde, incluyendo los criterios señalados en la columna "Criterios de programación"
Actividad 5.4.	Mantenimiento de ciclovías e infraestructura peatonal.	Ciclovías: Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las ciclovías mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. La fijación de las prioridades de intervención debe obedecer a los siguientes criterios: i) seleccionar con prioridad las ciclovías con mayor flujo de ciclistas; y ii) las ciclovías que son alimentadores del transporte público.	Elaboración de un informe sobre las ciclovías por parte de las autoridades tanto provinciales como distritales, en los que se incluyan los criterios mencionados en la columna "Criterio de programación". Elaboración de un informe sobre la

Producto 5		Criterios de programación	Fuentes de información
		Se priorizarán las vías en donde los tres criterios se cumplan. En casos en los que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en se cumpla como mínimo el criterio de mayor flujo de ciclistas y luego, el criterio sobre las ciclovías que alimentan al transporte público. Finalmente, en casos de situaciones similares, se priorizará el criterio de mayor flujo de ciclistas. Infraestructura peatonal: Se realizan actividades de mantenimiento periódico con el fin de que la infraestructura peatonal mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. Las prioridades deben definirse con los siguientes criterios: i) vías peatonales de alta circulación de peatones localizadas en zonas en donde se realizan las operaciones de embarque y desembarque del transporte público y ii) vías de significativo flujo en donde el deterioro cause dificultades para el desplazamiento de los peatones. Se priorizarán las vías en donde los tres criterios se cumplan. En casos en los que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en se cumpla como mínimo el criterio de vías peatonales de alta circulación de peatones ubicadas cerca de lugares de embarque y desembarque del transporte público. segundo, otras vías peatonales con alto flujo peatonal. Finalmente, en casos de situaciones similares, se priorizará el criterio de vías peatonales de alta circulación de peatones ubicadas cerca de lugares de embarque y desembarque de transporte público.	infraestructura peatonal por parte de las autoridades tanto provinciales como distritales, en los que se incluyan los criterios mencionados en la columna "Criterio de programación"
Actividad 5.5.	Mantenimiento de Puentes Urbanos.	Se realizan actividades de mantenimiento de puentes de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado con la finalidad de que se mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio. Las metas de calidad se establecen en los contratos entre el Estado y los contratistas o mediante convenios con la entidad del estado responsable de la administración. El mantenimiento de los puentes es una prioridad importante en la	Elaboración de reportes periódico, por parte de los gobiernos provinciales y Provías Nacional, sobre el estado de los puentes urbanos incluyendo los criterios señalados en la

Producto 5		Criterios de programación	Fuentes de información
		asignación de recursos para mantenimiento. Se deben priorizar: i) puentes localizados en zonas de alto tráfico de carga; y ii) puentes en zonas de alto tránsito con signos de deterioro.	columna “Criterios de programación”
Actividad 5.6.	Prevención y atención de emergencias en la Red vial urbana	Para el caso de prevención de emergencias: En base a la priorización y programación de los puntos críticos identificados en el Inventario Vial Básico y/o calificado de la red vial urbana, registro histórico de eventos recurrentes de emergencias. Para el caso de atención de emergencias: En base a los registros históricos de ocurrencia de eventos de emergencia producidos en la red vial urbana, pronósticos climatológicos, entre otros	Inventario Vial Básico y/o calificado de la red vial urbana -Registros históricos de ocurrencia de eventos de emergencia.

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Actividades del Producto 6

Tabla 103: Propuesta de Producto 6 “Gestión eficiente del tránsito”, y sus actividades.

Actividades del Producto 6		Criterios de programación	Fuentes de información
Gestión eficiente del tránsito		Para la ejecución de los Sistemas Inteligentes de Semaforización se priorizarán las ciudades con más de 250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) los flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) los tiempos de desplazamiento sean más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades.	-Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). -JICA 2013. Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area
Actividad 6.1.	Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad,	Para la ejecución de los Sistemas Inteligentes de Semaforización se priorizarán las ciudades con más de 250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) los	-Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito

Actividades del Producto 6		Criterios de programación	Fuentes de información
	Semafóricos e Inteligentes.	flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) los tiempos de desplazamiento sean más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades.	en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). -JICA 2013. Data Collection Survey on Urban Transport for Lima and Callao Metropolitan Area.
Actividad 6.2.	Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas.	Se priorizarán las ciudades con más de 250,000 habitantes en donde el crecimiento del parque automotor de transporte de carga, que genera gran parte de la congestión del país. Dentro de estas ciudades se priorizarán las vías urbanas principales expresas o arteriales en donde: i) el tráfico de transporte de carga en las vías con los flujos de vehículos sean los más altos (mayor índice medio diario vehicular); ii) tráfico de vehículos de carga en las vías o rutas con los tiempos de desplazamiento más altos. En todas las ciudades se priorizarán los accesos de la Red Vial Nacional en las ciudades. Es importante supervisar al transporte terrestre de carga pues representa una considerable proporción de la carga urbana. Entre el 15-20% de los kilómetros viajados por vehículos es atribuible a vehículos comerciales, los cuales toman entre el 20-40% del espacio para vías motorizadas y causan el 20 -40% de emisiones de CO2. - Gobierno Nacional (MTC): • Evalúa e implementa modificaciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte (de ser el caso). • Capacitación a gobiernos locales y SUTRAN. - SUTRAN: • Capacitación a inspectores. • Apoyo a las municipalidades provinciales en la fiscalización de la circulación del transporte terrestre de mercancías (previo convenio). - Municipalidades Provinciales: • Elaboración de estudios sobre restricción a la circulación del transporte de mercancías. • Aprobación de normas locales sobre restricción. • Contratación de inspectores municipales • Capacitación a inspectores municipales.	-Defensoría del Pueblo (2015). Supervisión de las condiciones de infraestructura vial en puntos críticos de accidentes de tránsito en los distritos de Lima y Callao (Informe N° 003-2015-DP/AMASPI.SP). -Bases de datos del INEI, la sección que refiere a transportes -Estadísticas de la Asociación automotriz del Perú. - Parque Vehicular en la Comunidad Andina, 2006-2015.

Actividades del Producto 6		Criterios de programación	Fuentes de información
		Implementación de la fiscalización (en coordinación con PNP y SUTRAN). Se priorizarán las ciudades en donde los dos criterios se cumplan. En casos en los que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en se cumpla como mínimo el criterio de mayor flujo de vehículos, y luego, en el criterio de tiempos de desplazamiento. Finalmente, en caso de situaciones similares se priorizará el criterio de mayor flujo de vehículos.	

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

Actividades del Producto 7

Tabla 104: Propuesta de Producto 7 “Red vial urbana auditada e inspeccionada”, y sus actividades.

Actividades del Producto 5		Criterios de programación	Fuentes de información
Red Vial Urbana auditada e inspeccionada.		El número de kilómetros a inspeccionar debe ser determinado de acuerdo cuales son: i) vías que presentan una mayor incidencia de accidentes de tránsito y ii) vías que aún no han sido inspeccionadas. La información proviene de un ranking elaborado sobre la base de la información estadística generada por la PNP. Se priorizarán las vías en donde los dos criterios se cumplan. En casos en los que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en que se cumpla como mínimo el criterio de mayor incidencia de accidentes de tránsito y luego, en criterio de vías no inspeccionadas. En casos similares priorizar el primer criterio.	Inventario vial Número de kilómetros a inspeccionar proviene de un ranking, elaborado sobre la base de la información estadística que genera la PNP
Actividad 7.1.	Red vial urbana auditada.	El criterio se basa en la cantidad de proyectos, envergadura del proyecto (los de mayor envergadura tienen más prioridad) y en su ubicación (proyectos localizados en zonas sensibles o de conocida accidentalidad) y sobre proyectos del entorno que pueden generar impactos en la infraestructura vial y/o tránsito.	- Banco de proyectos de infraestructura vial (Por confirmar nombre técnico con el MTC)
Actividad 7.2.	Red vial inspeccionada.	El número de kilómetros a inspeccionar debe ser determinado de acuerdo cuales son: i) vías que presentan una mayor incidencia de accidentes de tránsito y ii) vías que aún no han sido inspeccionadas. La información proviene de un ranking elaborado sobre la base de la información estadística generada por la PNP. Se priorizarán las vías en donde los dos criterios se cumplan. En casos en los que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en que se cumpla como mínimo el criterio de mayor incidencia de accidentes de tránsito y luego, en criterio de vías no inspeccionadas.	Inventario vial Número de kilómetros a inspeccionar proviene de un ranking, elaborado sobre la base de la información estadística que genera la PNP

Actividades del Producto 5		Criterios de programación	Fuentes de información
		En casos similares priorizar el primer criterio.	
Actividad 7.3.	Detección de puntos de concentración de accidentes.	La estadística de la PNP permite tener conocimiento de las zonas con mayor concentración de accidentes de tránsito para un periodo mínimo de 3 años; esto permite priorizar vías y realizar un plan de trabajo de cuántos estudios se necesitan para la identificación de Puntos Negros o TCA sobre los que trabajar. Los criterios de programación deben ser los siguientes: i) Vías con mayor concentración de accidentes de tránsito mortales en el último año; ii) Vías con mayor concentración de accidentes no mortales en el último año. Se priorizarán las vías en donde los dos criterios se cumplan. En casos en los que no se cumplan los dos requisitos señalados, enfocarse en que se cumpla como mínimo el criterio de accidentes mortales y luego, en el criterio de accidentes no mortales. En casos similares priorizar el primer criterio.	Estadística de la PNP sobre concentración de accidentes de tránsito para un periodo mínimo de tres años.

Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C

6.2.2. Criterios de programación de las unidades ejecutoras (Contenido 41)

En la siguiente sección se presenta la información obtenida en campo respecto al modo de establecer los criterios de programación por parte del pliego rector. Asimismo, se menciona cuáles son sus respuestas respecto a las fuentes de datos utilizadas para establecer dichos criterios.

Respecto al pliego rector, se ha podido recabar información principalmente de la OGTT, la cual se detalla a continuación. En primer lugar, un punto mencionado durante las entrevistas refiere a las fuentes de información empleadas, en tal sentido, señalaron que recurren a documentación procedente de distintos planes, como el Plan de Trabajo del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Además, recurren a la información recogida mediante trabajo de campo.

6.2.2.1. Formulación de programación por productos del PP0138

Producto 3000479: Persona autorizada para conducir vehículos automotores

Según el PP138, los criterios de información son los siguientes: tendencia de requerimiento de licencias considerando el histórico del registro de conductores Tasa de crecimiento del parque automotor. Tasa de crecimiento de la población. Lineamientos de política. Asimismo, tiene por fuentes de información al registro de conductores y la estadística del parque automotor.

Por su parte, los actores tanto del pliego rector, como de las distintas unidades ejecutoras de los organismos de los niveles de gobierno regional y local (provincial y distrital) señalaron que no todas estas fuentes son utilizadas. En tal sentido, reportan, específicamente las unidades ejecutoras, que tomaron el registro de conductores siguiendo criterios propios, lo cual evidencia, la falta de uniformidad en dicho proceso. Sin embargo, gobiernos regionales de Arequipa y San Martín mencionan que procuran elaborar un Plan de Trabajo, el cual es aprobado por la máxima autoridad en materia de transporte dentro del organigrama de la institución en diciembre de cada año, y en base a eso se trabaja el año siguiente. Principalmente este orienta el presupuesto para la actividad.

La situación antes mencionada respecto a la realidad del producto resulta problemática para la propuesta planteada por el consorcio, respecto del mismo tema, toda vez que se propone como criterios de programación tanto la intención de las personas por obtener la licencia de conducir como el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Decreto Supremo 040-2008-MTC. En tal sentido, el equipo consultor sugiere tomar como referencia dicho criterio de programación junto con las fuentes de información mencionadas en el contenido anterior.

Producto 3000480: Red vial auditada o Inspeccionada

Según el plan estipulado en el PP138 los criterios de programación para este producto son los siguientes: los resultados de los estudios de determinación de puntos negros o tramos de concentración de accidentes en la red vial, los proyectos de infraestructura de mayor envergadura, los proyectos localizados en zonas sensibles o de conocida accidentalidad, así como las estadísticas de accidentes de tránsito de la policía nacional, así como también de data que proviene de los estudios de identificación de puntos negros. Sin embargo, no señalan fuentes de información a las que se pueda recurrir.

Por su parte, los actores entrevistados señalaron que en una cantidad considerable de ocasiones priorizan acciones de auditoría e inspección fuera de los criterios, por diversos motivos, especialmente las demoras en el proceso. Por tal motivo, el criterio de programación utilizado casi siempre es la tasa de siniestralidad y concentración de accidentes en tramos de vías nacionales de administración directa o concesionada previamente mencionada. Asimismo, las unidades ejecutoras como gobiernos regionales recogen información en las mismas vías mediante colaboración o convenio con la PNP. La OGTT (MTC) mencionó que algunos estudios retrasan su inicio y esto dificulta la obtención de dicha data para la elaboración de futuros criterios de programación, con el fin de que nuevas vías sean inspeccionadas.

En tal sentido, el equipo consultor recomienda un producto similar que hace énfasis en los procesos de auditoría e inspección, mediante los criterios de programación mencionados en el contenido anterior. En esa misma línea, conviene resaltar el aporte como fuente de información al producto, de la tasa de siniestralidad y la concentración accidentes en tramos de vías nacionales, tanto de administración directa o indirecta.

Producto 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial

Respecto a los criterios de programación sugeridos en el PP 138, se menciona que estos son los siguientes: los diagnósticos de los accidentes de tránsito, así como las referencias de buenas prácticas de seguridad vial y los estándares internacionales pueden orientar la programación presupuestal respecto a este producto.

En tal sentido, los actores entrevistados, específicamente el CNSV señalaron respecto de la aplicación de estándares internacionales que coordina estrechamente con unidades ejecutoras como municipalidades y gobiernos regionales, el cuál señaló que uno de sus principales referentes es el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020. Ellos señalaron que se basan en los principales pilares de este documento, el cual busca fijar metas concretas en la mejora del comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. En segundo lugar, los diagnósticos de accidentes son también prioritarios para establecer la programación y se realizan en función del incremento porcentual de siniestros de tránsito en las vías urbanas e interurbanas; así como el nivel de infracciones al tránsito, data proveniente de los consejos regionales. Sin embargo, se identificó a partir de lo mencionado, que uno de los principales obstáculos en términos de programación, es la propia resistencia al cambio de los usuarios de las vías: conductores, peatones, ciclistas, a pesar de que ellos según las propias autoridades son actores centrales de implementar acciones de seguridad vial.

La situación antes descrita resulta problemática para la propuesta del equipo consultor, en la medida que, en la nueva propuesta, se ha dividido las capacitaciones para los usuarios de las vías, de las capacitaciones a los conductores infractores. Sin embargo, resulta útil recoger ciertas prácticas como las coordinaciones realizadas por el CSNV, ya que pueden ayudar al cumplimiento del producto. A su vez, el documento Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 puede servir como marco de referencia para la propuesta.

6.2.2.2. Formulación de programación por productos del PP0148

Producto 1: Control del Parque Automotor en Vías Urbanas

Los criterios de programación propuestos para este producto se basan en ejes relacionados con el sistema de certificación y homologación vehicular, la fiscalización a centros de inspección y reconversión y chatarreo de vehículos. En donde cada una de las actividades cuenta con criterios de programación particulares y en donde no se tiene en claro el método de agregación.

Respecto de la primera y tercera actividad, la información proveniente del trabajo de campo señala que no existen en la actualidad secciones dentro de las unidades ejecutoras, las cuales puedan llevar a cabo dichas actividades. Sin embargo, la actividad de chatarreo presenta la dificultad de que existen vacíos y obstáculos normativos, lo cual obstaculiza el adecuado cumplimiento de dicha actividad, toda vez que se afecta la propiedad privada.

Por otro lado, se identificó que las distintas unidades ejecutoras cuentan con bases de datos diferentes y con diversas fuentes de registro para esta actividad, siendo algunas elaboradas de forma manual, lo cual dificulta su sistematización en un gran base de datos nacional en función de la cual se uniformicen criterios.

Por otra parte, el equipo consultor sugiere dicho producto de control del Parque Automotor en las vías urbanas, pero enfocándose fundamentalmente en la homologación vehicular y en la fiscalización de los centros de inspección. En tal sentido, el trabajo de campo ha mostrado que, de ser implementado este producto, se requerirán no solo criterios de programación particulares, sino también la creación de secciones y dependencias, toda vez que no existen en la actualidad, específicamente en lo que refiere a homologación vehicular y chatarreo. Asimismo, se debe mejorar la coordinación interinstitucional para la actividad de fiscalización de los centros de inspección

Producto 2: Gestión Eficiente del Tránsito

Los criterios de programación propuestos para este producto se basan en ejes relacionados con la infraestructura semafórica, la velocidad de circulación de vehículos de transporte de carga, y la inspección de vías. Para ello el producto sugiere colocar los criterios integrados en los planes de administración y gestión del tránsito y transporte, para los sistemas de seguridad vial, las auditorías de seguridad vial y las intervenciones. Respecto a este punto el trabajo de campo permitió conocer cómo se programan en la realidad dichas actividades. Los actores entrevistados señalaron, respecto de la primera actividad de que, si bien se tienen determinados criterios de programación, en general dependen de los recursos económicos con los que cuentan. En segundo lugar, se conoció que el control al transporte de carga, es sumamente complicado de programar, sin afectar los circuitos económicos, especialmente en Lima en donde se encuentra el aeropuerto y el primer puerto.

En tercer lugar, respecto a la actividad de auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos, se conoció que mucha de la información relacionada al índice de accidentes era obtenida de un trabajo en conjunto de la policía, los gobiernos regionales, y las municipalidades. Como se mencionó respecto al Producto 3000480: Red vial auditada o Inspeccionada, el principal criterio que orienta la programación de

actividades, y los recursos para su ejecución presupuestal y para el cumplimiento de las metas físicas es el índice de siniestralidad y la clasificación de los tipos de accidentes.

Por su parte, el equipo consultor propone un producto de gestión eficiente del tránsito, enfocado principalmente en la actividad de operación y mantenimiento de centros de control y sistemas de seguridad semafóricos e inteligentes. Esto supone el reto de crear criterios mínimos para dicho sistema, así como para el mantenimiento y a la vez, asegurar los recursos económicos necesarios para que se pueda llevar a cabo.

Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento

Los criterios de programación propuesto para este producto se basan en ejes relacionados con la conservación de la red vial urbana por niveles de servicio, sea concesionada o no, con mantenimiento periódico y rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado, mantenimiento de ciclovías, infraestructura, puentes urbanos, red vial urbana y prevención y atención de emergencias en la red vial urbana.

Respecto a este punto, los actores entrevistados (gobiernos regionales, municipalidades provinciales y distritales), señalaron que la programación de la gran mayoría de acciones responde a la disponibilidad de recursos, a la demanda de la población o ante el acontecimiento de alguna emergencia, es decir, son de carácter reactivo. En primer lugar, no se cuenta con mayores criterios de programación para las actividades de conservación de la red vial urbana por niveles de servicio, sea concesionada o no. Segundo, respecto mantenimiento de ciclovías infraestructura, vial, puentes, etc., la situación es aún más precaria toda vez que no cuentan con un inventario vial que determine el número y estado de la toda la infraestructura relacionada con el tema.

Sin embargo, es necesario reconocer que, si existe información sobre “puntos negros”, aunque no se tienen en cuenta para su adecuada identificación factores como los geográficos, sociales o culturales.

Por su parte, el equipo consultor propone el producto “Red vial urbana con acciones de conservación y mantenimiento, el cual se enfoca fundamentalmente en las actividades de mantenimiento periódico y rutinario de la red vial urbana. En tal sentido, los actores entrevistados señalan que, si se realizan dichas acciones, lo cual ayuda al adecuado cumplimiento de las actividades, aunque los hacen de forma desarticulada y desordena. Por consiguiente, es necesario una coordinación constante para lograr una programación adecuada de las acciones de mantenimiento tanto a nivel local como regional y nacional.

6.3. EFICIENCIA DE BIENES Y/O SERVICIOS (CONTENIDO 43)

El objetivo de este contenido es identificar si los bienes y servicios generados a partir de las actividades de mantenimiento (periódico/rutinario) de las vías urbanas son generados incurriendo en el menor costo unitario posible. Además de describir el comportamiento del costo unitario entre regiones.

Para el logro de este objetivo, es imprescindible contar con información por parte de los distintos actores involucrados sobre los costos asociados, así como cotizaciones provenientes de potenciales proveedores e información proveniente del SIAF.

6.3.1. Análisis

Durante el trabajo de campo, los funcionarios de las distintas municipalidades distritales y provinciales, así como de los gobiernos regionales, señalaron que los costos generales de las actividades de mantenimiento efectivamente eran los menores posibles. No obstante, no estuvieron en la capacidad de identificar los mecanismos o procedimientos utilizados para el cálculo de los mismos (a excepción de la mención sobre el procedimiento de concurso público).

Respecto a los costos unitarios, los diferentes actores entrevistados, independientemente de la región, señalaron que no cuentan con información sistematizada sobre costos unitarios de sus actividades, incluyendo las actividades de mantenimiento periódico/rutinario de las vías urbanas. Lamentablemente, el SIAF no incluye el detalle de los costos unitarios.

Teniendo en cuenta esta serie de limitaciones en cuanto a información, no ha sido viable analizar si los bienes y servicios han sido generados incurriendo en el menor costo unitario posible, así como analizar el comportamiento del costo unitario entre regiones.

No obstante, cabe resaltar que las municipalidades de Miraflores y San Isidro, en Lima, han impulsado el desarrollo de sistemas informáticos que registran a nivel interno el nivel de gasto y los costos unitarios.²⁹

Principales hallazgos

- La ausencia de costo unitario de los bienes y servicios generados a partir de las actividades de mantenimiento (periódico/rutinario) de las vías urbanas genera que se tomen decisiones sin contar con la información necesaria para fundamentar el planeamiento institucional en cuanto al control administrativo de las operaciones y/o actividades de la Institución.
- El conocimiento y análisis de los costos unitarios, se constituye como un instrumento eficaz porque evita la actuación negativa de los factores que generan desviaciones entre los costos reales y los planificados. Por otro lado, facilita las funciones de control y suministra la información.

²⁹ El acceso a esta información requiere de una solicitud formal.

- El análisis del comportamiento de los costos facilita a los gestores una toma de decisiones más eficiente y oportuna.

6.3.2. Propuesta

A fin de cubrir con la limitación de información en cuanto a estudios de costos unitarios, líneas abajo se explican los principales aspectos de la propuesta.

Principales aspectos de la propuesta

- Cada rector debería elaborar un estudio de costos unitarios desagregado por los 3 componentes: vía, vehículo y usuario.
- Este estudio de costos unitarios desagregado debe realizarse por región con un alcance nacional.
- Se propone que, para el caso de vía, el estudio se realice por kilómetro, el de usuario, por servicio y el de vehículo, por servicio.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES

Contenido	Datos	Problema	Conclusiones
19	Todas las causas originales son coherentes con sus problemas específicos de origen y se encuentran debidamente sustentandos	Los programas presupuestales 0138 y 0148, si bien su diseño es apropiado en su formulación inicial y bajo la consideración de sus resultados finales y específicos respectivos, el primero de ellos no considera las diferencias entre el ámbito urbano e interurbano, y el segundo, se ciñe al ámbito urbano pero abarcando más aspectos de los meramente relacionados directamente con el mantenimiento y la seguridad vial en el ámbito urbano.	Deben buscarse soluciones para el problema de la accidentalidad en las vías urbanas, abordando dicha problemática desde la perspectiva de infraestructura, usuario de la vía y vehículo. Si bien lo anterior es abordado desde le PP138 y el PP148, debe definirse claramente que aspectos tratar desde cada programa presupuestal.
	Todas las causas originales, de ambos programas presupuestales, cuentan con suficiente evidencia como para considerarse dentro del análisis de la problemática de la seguridad vial.	En el PP138 se identifica como causa el incumplimiento e infracción a la normatividad, existiendo evidencia de sustento, incluyéndose el transporte terrestre en vehículos menores los cuales no pueden circular por vías nacioanales. En el caso del PP148, considera como población objetivo a las 11 ciudades con más de 250.000 habitantes, y considerando la problemática de la seguridad vial y el mantenimiento de infraestructuras en el ámbito urbano, existen ciudades con menor población, como Tarapoto, San Martin, Ayacucho, etc, que deberían incluirse. De este modo, se considera que todos los problemas relacionados con el mantenimiento y la seguridad vial en el ámbito urbano son abordados, bien desde el PP138, bien desde el PP148, estando sustentada la relación de causalidad con evidencia suficiente y considerando las tres ramas sobre las que se apoya la seguridad vial, infraestructura, usuario y vehículo, si bien deben considerarse modificaciones en los problemas identificados relacionados con el usuario, concretamente, los relacionados con el problema del transporte terrestre en vehículos menores, así como con la población objetivo establecida en el PP148.	
24	Las causas actuales no son suficientes, es necesario considerar una causa vinculada a usuario más allá de los conocimientos para afectar el comportamiento.	Problema: Tras el análisis del PP0138 se identifica que si bien su diseño es apropiado para el ámbito interurbano, presenta limitaciones en el ámbito urbano en cuestión de productos y actividades relativos a infraestructura.	Los productos son adecuados, pero se requiere incidir en la necesidad de cambiar los comportamientos de los usuarios de la vía más allá de la capacitación.
	Seguridad vial es una temática transversal al transporte terrestre. Mantenimiento de la vía no es un fin, sino un medio. Para el PP 0138, problema específico y resultado específico conversan.	En lo relativo a vehículo y usuario de la vía, se considera que	

	Para el PP 0148, problema específico y resultado específico conversan. El resultado específico del PP 0138 contempla la seguridad vial como un elemento de la problemática. El resultado específico del PP 0148 contempla la seguridad vial como un elemento de la problemática del transporte urbano. El resultado final del PP 0138 está más enfocado en la productividad y competitividad que la reducción de la mortalidad fruto de los accidentes de tránsito. De entre los resultados finales del PP 0148, el de "Reducción de la morbilidad por eventos fortuitos" es el más adecuado en relación a la seguridad vial.	aborda todos los problemas identificados, incluidos los relativos a servicios. Los productos relacionados con la fiscalización al transporte de personas y mercancías en vehículos menores, son abordados en este PP dentro de la actividad 5003418 del producto 300478, considerándose que este aspecto debe abordarse desde el PP148, debido a sus prohibición de circular por vías nacionales. A su vez, este PP incluye actividades relacionadas con el estado del parque automotor (fiscalización a los servicios complementarios, actividad 5003423), sin embargo, no identifica como problema la falta de homologación vehicular, que si incluye el PP148, ni la necesidad del chatarreo de los vehículos más antiguos, también incluido dentro del PP148. En el caso del PP148, se identifica que su diseño es apropiado para su resultado final y específico buscado en el ámbito urbano. Sin embargo, si bien se considera el problema de la seguridad vial y del estado de la infraestructura en el ámbito urbano desde la perspectiva de infraestructura y vehículo, no contiene productos focalizados en el usuario, productos que si contiene el PP138. Así, identifica el mal estado de las vías urbanas como causa del problema, así como la inadecuada gestión del tránsito, e incluye productos relacionados con estas causas (producto 2 y 4, con sus respectivas actividades), e incluye también como causa el inadecuado control del parque automotor, con productos y actividades relacionados con el mismo. De este modo, el problema del estado de la infraestructura en el ámbito urbano es abordado en este PP148, y los problemas relacionados con usuario y vehículo son abordados en el PP138, sin embargo, existen productos del PP138 relacionado con vehículos menores que se considera deben abordarse desde el PP148, y productos del PP148 relacionados con la homologación y con el chatarreo vehicular, que se considera deben abordarse desde el PP138.	
23	A nivel general, la evidencia que sustenta la intervención es adecuada, tanto a nivel de las causas como de las alternativas que posteriormente se traducen en productos y actividades.		
25	Los productos actuales, considerando el análisis de la evidencia y las inclusiones propuestas, son pertinentes. El trabajo de campo permitió rescatar una particularidad en torno al componente usuarios: más allá del conocimiento sobre las normas y seguridad vial, es necesario incidir en el comportamiento.		
26	Las actividades actuales son pertinentes para producir los productos de los programas presupuestales Considerando el enfoque de vehículo, vía, usuario, algunos productos requieren ser complementados		
28	La mayoría de los indicadores son de eficacia, no se encuentran indicadores de calidad, eficiencia o economía. Los indicadores son pertinentes, pero no existe el sistema que permita recogerlos. No todos los indicadores cuentan con una línea de base o metas hasta el 2019. La información está dispersa entre distintas bases: PNP, SUTRAN, DGT, MINSA, MTC, GR, GL	El método de cálculo de la mayoría de indicadores es adecuado, sin embargo no existe un sistema de información que permita recogerlo, ya que la información se encuentra dispersa.	Los indicadores son idóneos, pero se requiere implementar un sistema de información integral que permita medirlos.

	El indicador del Producto 3000143 no es apropiado.		
19	A nivel internacional, nos ubicamos en los peores puestos de las tasas de mortalidad.		
	Los sistemas no permiten reconocer completamente las causas por cada tipo de accidente. Campo: diferentes actores manifestaron que no cuenta con un sistema integral que permita el monitoreo.		
	Algunos actores reportaron que solo cuentan con bases de datos, generalmente en formato Excel; pero no con un software que les permita realizar un seguimiento constante, y los responsables de realizar dicho proceso varían dependiendo de la unidad ejecutora.		
	No existe una información que evidencie los registros sobre qué tipo de red se da la siniestralidad: nacional, departamental, vecinal, urbana que pueda permitir la diferenciación entre los resultados específicos.		
	No se disponen sistemas de información adecuados a nivel de GORES y GLs. Cuentan con planes de seguridad vial sin embargo estos no con presentan una estructura siniestralidad: nacional, departamental, vecinal, urbana que pueda permitir la diferenciación entre los resultados específicos		
	El CNSV no coordina con el Ministerio del Interior por lo cual no se cuenta con informacion desagregada, confiables a nivel departamental, provincial y local. po tipo de vias y un anaisis de las causas de sinsestralidad		
	Las unidades ejecutoras no comparten su información con otras, ni con el propio MTC, situación que no permite consolidar un sistema único donde la información se encuentre uniformizada.Los actores entrevistados no brindaron información sobre las tareas que comprendía el proceso de medición de los indicadores desempeño, ni tampoco sobre los tiempos de duración de los mismos.		
	Las unidades que no realizar la medición de los indicadores de desempeño, no lo hacen por falta de recursos económicos y escasos de equipo humano (Fuente: Entrevista)	Los datos aportados por la PNP, así como las estadísticas del INEI, ponen de manifiesto la elevada accidentalidad en las vías urbanas. Sin embargo, los datos no son suficientemente detallados ni confiables.	
34	Info de la reuniones: La gestión de los indicadores de desempeño no estaba	Sobre el mantenimiento, no se cuenta con información sobre el estado de las vías urbanas.	Para poder hacer seguimiento al logro de resultados y desempeños en general es necesario contar con un sistema informático de actualización continua y acceso en línea, con datos fiables y oficiales.

	sistematizada. La gestión de los indicadores de desempeño no estaba sistematizada. Los criterios de evaluación resultan ser heterogéneos, especialmente los involucrados con el establecimiento del momento de realizar la evaluación de resultados de sus intervenciones, así como en la temporalidad de los mismos		
35	Ninguna de la entidades responsables mide las metas físicas de sus respectivas actividades mediante un software, dicha medición se registra manualmente e incluye información limitada. La información es utilizada de manera interna, y no llega a integrarse con las bases de datos de otros actores. No existe un sistema integrado y verificable de información que permita evaluar el cumplimiento de la información. Sobre el estado de las vías, no existe información nacional para el caso urbano.	No existe un sistema integral que pueda evaluar la ejecución de las metas físicas e identificar cuellos de botella y retrasos de forma oportuna.	No se cuenta con información certera y confiable que permita medir los indicadores de producción física vinculados a la seguridad vial.
30-31	No existe una política de seguridad vial		
30-31	MTC viene desarrollando una Programa de Transporte Urbano	La inexistencia de una política de seguridad vial desarticula la acción del estado en esta materia.	Es necesario establecer una política de seguridad vial
30-31	CNSV tiene rectoría en seguridad vial.		
30-31	CNSV no desarrolla metodologías para que los Gobiernos Regionales puedan diseñar e implementar sus Planes Regionales de Seguridad Vial.		
30-31	CNSV por sus competencias tiene potencial como articulador entre los tres niveles de gobierno.		
30-31	El Consejo no acompaña sistemáticamente a los Gobiernos Regionales y Locales.		
30-31	Los CORESEVI se encuentran instituidos y reconocidos por los Gobiernos Regionales, pero no plenamente implementados	CNSV no tiene una rectoría activa, pero es una institución con alcance a los gobiernos regionales y locales. Los CORESEVI no se encuentra completamente activo para aportar al desarrollo de la seguridad vial en sus regiones.	Es necesasario fortalecer la institucionalidad y rectoría del CNSV
30-31	DGCF requiere un marco normativo que le permita atender el ámbito urbano, al menos a nivel de rectoría.	La DGCyF no cuenta con la competencia para atender la vía urbana.	
30-31	El fortalecimiento del roc rector de la DGCyF requiere que disponga de un brazo ejecutor que	Asimismo no tendría la capacidad operativa para atender a los gobiernos regionales.	Es necesario fortalecer a la DGCyF.

	le permita operativizar el soporte técnico a los Gobiernos Regionales y Locales.		
32	Sobre las acciones de mantenimiento vial, para agilizar los procesos logísticos y administrativos, los gobiernos subnacionales requieren protocolos, plantillas que faciliten el trabajo a sus órganos administrativos.		
30-31	Callao otorga permisos para rutas de transporte público que involucra a Lima Metropolitana. Por aspectos administrativos, solo puede remover el permiso la institución que lo otorgó.		
30-31	Existen problemas para la implementación del mantenimiento entre Lima Metropolitana y las municipalidades.	Existen diferencias de alcance entre las entidades que operan en Lima Metropolitana y Callao.	Es necesario establecer una entidad que facilite los problemas de coordinación a nivel de Lima Metropolitana y Callao.
30-31	PP 0138 y 0148 presentan articulación territorial en su diseño.		
30-31	Existen 25 CORESEVI constituidos legalmente, pero no son activos.		
30-31	Para afianzar la articulación son necesario protocolos que guíen a los gobiernos subnacionales en la entrega de bienes y servicios.	Ambos programas presupuestales ya se encuentran articulados a nivel documental, pero queda pendiente la articulación efectiva con los Gobiernos Regionales y Locales.	Es necesario aprovechar el acercamiento de la CNSV para la articulación territorial de los Programas Presupuestales.
30-31	SUTRAN cuenta experiencia en las acciones de fiscalización y supervisión.		
30-31	En otros sectores, como ambiente, existen entidades que tienen el rol de rector de la fiscalización, supervisión y sanción, estableciendo lineamientos para el desarrollo de estas actividades en otras instituciones.	No existe un rector para la supervisión y fiscalización vehicular.	
32	Para el control de circulación de transporte de carga se encuentra, como primer problema, obstáculos, en las oficinas de planeamiento y presupuesto o en la unidad de logística de la institución, para otorgar la partida presupuestaria, para ejecutar la actividad. Esto se debe principalmente a que los proyectos no necesariamente se encuentran bien desarrollados o el equipo de planeamiento no	Los gobiernos subnacionales requieren lineamientos para poder llevar a cabo mejor las actuaciones de control de circulación de transporte.	Se requiere, para alinear el trabajo de los gobiernos regionales y locales la existencia de un rector de las acciones de supervisión y fiscalización.

	cuenta con criterios para verificar la idoneidad de la propuesta.		
32	Se requiere verificar si se requiere control específico para luego realizar la inspección.		
32	Sobre el control de circulación de transporte, es una limitación la ausencia de personal especializado para llevar a cabo la actividad con la mayor eficacia.		
32	En la emisión de licencias, un cuello de botella es que, en el interior del país, muchos de los requerimientos realizados al usuario que solicita una licencia son excesivos y no pertinentes con el proceso.	Existen algunos aspectos en el proceso seguido en regiones (de acuerdo a lo mencionado por diversos actores del MTC) que no respeta la Política de Simplificación Administrativa	Los centros de emisión de licencias en ocasiones no contemplan las recomendaciones establecidas en el marco de la Política de Simplificación Administrativa.
36	Respecto al producto 3000479 se observó una tendencia positiva del PIM, pero una ejecución decreciente. Dentro de las actividades de este producto la relacionada a la emisión de licencias de conducir de vehículos menores es la que ha tenido un mejor desempeño en cuanto a la ejecución, mientras que la de emisión de licencias de conducir de clase tuvo un menor porcentaje (65%). Los principales inconvenientes que se presentaron en la ejecución son de dos tipos: sobre cambios organizacionales, la DGGT señala que hubieron retrasos en la aprobación de permisos para la elaboración de TDRs; y sobre la coordinación respecto a los cambios normativos, los cambios en la norma a favor de la mejora de la seguridad vial ha hecho que se reduzcan el número de licencias emitida. Respecto al programa 3000480, la actividad con menor desempeño en la ejecución del presupuesto es la de auditoría de seguridad vial. Se han identificado como principales causas o inconvenientes de la ejecución a los escasos recursos humanos y su poca calificación para las labores de fiscalización o auditoría; y a la demora en la elección de proyectos o tramos para la realización de auditorías o inspecciones. Respecto, a los criterios de programación no se ha podido identificarlos como causa directa de la poca ejecución del presupuesto, pero si se ha	En cuanto a los productos priorizados se han observado actividades con un bajo % de ejecución presupuestal, lo que evidencia una baja capacidad de gestión del presupuesto asignado en aquellas actividades. Además, se identificaron inconvenientes vinculados a cambios organizacionales y sobre la coordinación respecto a cambios normativos. Asimismo, se identificaron inconvenientes originados por los escasos recursos humanos y su poca calificación para las labores de fiscalización o auditoría, y la demora en la elección de proyectos (criterios de programación pobres)	Es necesario mejorar el diseño de los procesos mediante fichas modelo que faciliten la aprobación de los términos de referencia. Además, es necesario fortalecer la comunicación sobre cambios normativos.

	reconocido una necesidad por adoptar criterios más específicos.		
39	El nivel de presupuesto destinado al componente de mantenimiento es el mayor en relación con los componentes de usuario y vehículo. Sin embargo, el nivel de presupuesto ha decrecido siendo para el año 2016 de S/. 2,140,221,018. La ejecución ha seguido una tendencia negativa durante todo el periodo estudiado, siendo sólo de 62% el año 2016. Mediante el trabajo de campo los gobiernos regionales han manifestado que la mayoría de los recursos son ordinarios o propios.	Existe una tendencia negativa en el presupuesto destinado al componente de mantenimiento de las vías urbanas. Asimismo, la ejecución de este presupuesto también ha ido cayendo.	En este contenido se ha hecho evidente la baja ejecución presupuestal respecto al presupuesto de mantenimiento de las vías, mediante a estudios de caso se han identificado los siguientes problemas: plazos cortos y débil coordinación entre CNSV y CRSV.
39	Mediante el trabajo de campo se ha podido recoger la experiencia de las regiones de San Martín y Arequipa. En la región de Arequipa los principales inconvenientes de la poca ejecución presupuestal están relacionados al monto asignado desde la unidad central (siendo este muy alto) y a los plazos existentes para la ejecución de obras de mantenimiento. Mientras que para la región San Martín, la débil coordinación entre la CNSV y el CRSV lo que ocasiona cuellos de botella administrativos como retrasos en el pedido de presupuesto.	En Arequipa los principales inconvenientes de la poca ejecución presupuestal están relacionados al monto asignado desde la unidad central (siendo este muy alto) y a los plazos existentes para la ejecución de obras de mantenimiento (muy cortos). En San Martín, la débil coordinación entre CNSV y CRSV origina cuellos de botella en el pedido de presupuesto.	
40	Revisar el contenido 40, con la propuesta de 7 nuevos productos, los cuales se encuentran en el ppt junto con los criterios de programación.	Los criterios de programación propuestos para ambos programas presupuestales son deficientes, pues en la mayor parte de casos solo se indican las fuentes de información.	Es necesario definir o redefinir los criterios de programación, en cuanto originalmente no estaban adecuadamente establecidos y dados los cambios a la lógica vertical de las intervenciones evaluadas.
41	PP0138 Producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores" El pliego rector y las unidades ejecutoras de los GORE y gobiernos locales señalaron que el registro de conductores lo realizan siguiendo criterios propios, y no los planteados en los PP0138. Los GORE de Arequipa y San Martín mencionan que procuran elaborar un Plan de Trabajo, el cual es aprobado por la máxima autoridad en materia de transporte dentro del organigrama de la institución en diciembre de cada año, y en base a eso se trabaja el año siguiente. "Producto 3000480 ""Red vial auditada o inspeccionada" Actores entrevistados señalaron que en la mayoría de casos priorizan acciones de	PP0138 Producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores" El pliego rector y las unidades ejecutoras de los GORE y gobiernos locales señalaron que el registro de conductores lo realizan siguiendo criterios propios, y no los planteados en los PP0138. Los GORE de Arequipa y San Martín mencionan que procuran elaborar un Plan de Trabajo, el cual es aprobado por la máxima autoridad en materia de transporte dentro del organigrama de la institución en diciembre de cada año, y en base a eso se trabaja el año siguiente. "Producto 3000480 ""Red vial auditada o inspeccionada" Actores entrevistados señalaron que en la mayoría de casos priorizan acciones de auditoría e inspección, en función del criterio de siniestralidad y concentración de accidentes en tramos de vías nacionales de administración directa o concesionada. Por consiguiente, el resto de criterios resultan	A pesar de la articulación territorial previa del PP 0138, no se identificaron criterios homogéneos entre los gobiernos subnacionales estudiados. Sobre el PP 148, debido a que algunos productos aún no los vienen atendiendo en el nivel regional o local de manera efectiva y a que aún no se daba un proceso de articulación territorial, Se requiere contar con criterios guía y un proceso de articulación territorial.

auditoría e inspección, en función del criterio de siniestralidad y concentración de accidentes en tramos de vías nacionales de administración directa o concesionada. Por consiguiente, el resto de criterios resultan ignorados. "Producto 3000143 ""Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial "" El CNSV señalo que coordina estrechamente con unidades ejecutoras de municipalidades y GORE, en función de los pilares establecidos dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020. Los diagnósticos de accidentes, el incremento porcentual de siniestros de tránsito en las vías urbanas e interurbanas, el nivel de infracciones al tránsito y la data proveniente de los consejos regionales, son utilizados como criterios de programación de las capacitaciones." "PP0148 Producto 1 ""Control del parque automotor en vías urbanas En el trabajo de campo se ha identificado que no existen en la actualidad secciones dentro de las unidades ejecutoras, las cuales puedan llevar a cabo las actividades planteadas en el PP0148. Asimismo, las unidades ejecutoras actuales cuentan con bases de datos y fuentes de información diferentes, lo cual dificulta la consolidación de la información bajo criterios comunes. " "Producto 2 ""Gestión eficiente del tránsito"" Los actores entrevistados señalaron que, independientemente de los criterios de programación propuestos en el PP, lo que prima es la cantidad de recursos económicos y humanos con los que se cuente. Asimismo, el adecuado control de transporte de carga resulta sumamente complicado de programar, ya que afecta los circuitos económicos de las ciudades como Lima. Finalmente las actividades relacionadas con auditorias se realizan en función del criterio de siniestralidad" "Producto 4 "" Infraestructura con mantenimiento"" GORE y gobiernos locales señalaron que la programación de la mayoría de acciones	ignorados. "Producto 3000143 ""Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial "" El CNSV señalo que coordina estrechamente con unidades ejecutoras de municipalidades y GORE, en función de los pilares establecidos dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020. Los diagnósticos de accidentes, el incremento porcentual de siniestros de tránsito en las vías urbanas e interurbanas, el nivel de infracciones al tránsito y la data proveniente de los consejos regionales, son utilizados como criterios de programación de las capacitaciones." "PP0148 Producto 1 ""Control del parque automotor en vías urbanas En el trabajo de campo se ha identificado que no existen en la actualidad secciones dentro de las unidades ejecutoras, las cuales puedan llevar a cabo las actividades planteadas en el PP0148. Asimismo, las unidades ejecutoras actuales cuentan con bases de datos y fuentes de información diferentes, lo cual dificulta la consolidación de la información bajo criterios comunes. " "Producto 2 ""Gestión eficiente del tránsito"" Los actores entrevistados señalaron que, independientemente de los criterios de programación propuestos en el PP, lo que prima es la cantidad de recursos económicos y humanos con los que se cuente. Asimismo, el adecuado control de transporte de carga resulta sumamente complicado de programar, ya que afecta los circuitos económicos de las ciudades como Lima. Finalmente las actividades relacionadas con auditorias se realizan en función del criterio de siniestralidad" "Producto 4 "" Infraestructura con mantenimiento"" GORE y gobiernos locales señalaron que la programación de la mayoría de acciones responde a la disponibilidad de recursos, a la demanda de la población o ante el acontecimiento de alguna emergencia.	

	responde a la disponibilidad de recursos, a la demanda de la población o ante el acontecimiento de alguna emergencia		
31	Los gobiernos locales señalaron que el personal de serenazgo es el que registra la información sobre accidentes de tránsito, toda vez que son los primeros en aproximarse al momento de una emergencia en el ámbito de sus competencias. GORE y locales no señalaron realizar estudios de detección de puntos negros, sino guiarse por la información registrada por el serenazgo respectivo, toda vez que no cuentan con los recursos humanos, ni financieros suficientes. Asimismo, reportaron no mantener mayor contacto con el MTC y el CNSV, salvo excepciones como coordinaciones para alguna intervención o para capacitaciones	La programación a nivel nacional de la "Detección de puntos negros" a nivel urbano no es sistemática, en términos de que los gobiernos subnacionales no se han planteado un criterio para ejecutarlo; por más que el diseño del programa presupuestal cuente con criterios de programación.	
43	En las entrevistas en las distintas regiones, tanto a nivel de los GORE como Gobiernos Locales se mencionó que no cuentan con costos unitarios. A nivel central, se mencionó que deberían existir unos costos unitarios, pero no se cuenta con ellos. No existen costos actualizados sobre las intervenciones en mantenimiento que ayuden a evidenciar si los gobiernos subnacionales programan de manera coherente y adecuada sus intervenciones en mantenimiento, sea periódico o rutinario	No se dispone de información sobre costos unitarios en los distintos niveles de gobierno.	Es necesario, para una adecuada programación contar con costos unitarios sobre los bienes y servicios asociados a usuario, vía, vehículo

7.2. RECOMENDACIONES

Contenido	Datos	Problema	Recomendaciones	Actividades	Factibilidad

19	Todas las causas originales son coherentes con sus problemas específicos de origen y se encuentran debidamente sustentandos Todas las causas originales, de ambos programas presupuestales, cuentan con suficiente evidencia como para considerarse dentro del análisis de la problemática de la seguridad vial. Las causas actuales no son suficientes, es necesario considerar una causa vinculada a usuario más allá de los conocimientos para afectar el comportamiento.	Los programas presupuestales 0138 y 0148, si bien su diseño es apropiado en su formulación inicial y bajo la consideración de sus resultados finales y específicos respectivos, el primero de ellos no considera las diferencias entre el ámbito urbano e interurbano, y el segundo, se ciñe al ámbito urbano pero abarcando más aspectos de los meramente relacionados directamente con el mantenimiento y la seguridad vial en el ámbito urbano. En el PP138 se identifica como causa el incumplimiento e infracción a la normatividad, existiendo evidencia de sustento, incluyéndose el transporte terrestre en vehículos menores los cuales no pueden circular por vías nacionales. En el caso del PP148, considera como población objetivo a las 11 ciudades con más de 250.000 habitantes, y considerando la problemática de la seguridad vial y el mantenimiento de infraestructuras en el ámbito urbano, existen ciudades con menor población, como Tarapoto, San Martín, Ayacucho, etc, que deberían incluirse. De este modo, se considera que todos los problemas relacionados con el mantenimiento y la seguridad vial en el ámbito urbano son abordados, bien desde el PP138, bien desde el PP148, estando sustentada la relación de causalidad con evidencia suficiente y considerando las tres ramas sobre las que se apoya la seguridad vial, infraestructura, usuario y vehículo, si bien deben considerarse modificaciones en los problemas identificados relacionados con el usuario, concretamente, los relacionados con el problema del transporte terrestre en vehículos menores, así como con la población objetivo establecida en el PP148.	Bajo la premisa de abordar el problema de la seguridad vial y el mantenimiento en las vías urbanas considerando las tres ramas en las que ésta se apoya: infraestructura, vehículo y usuario, se recomienda: En relación con el PP138, rediseñar el árbol de problemas eliminando la causa relacionada con la fiscalización al transporte de personas en vehículos menores, el cual se recomienda incluir en el PP148.	En el caso del PP138, modificar la lógica vertical del marco lógico, eliminando aquello que está relacionado con la fiscalización al transporte de personas en vehículos menores. En el caso del PP148, modificar la población objetivo dentro de la lógica vertical del marco lógico.	Económico (La factibilidad económica se evalúa en términos de los recursos que se requieren para implementar la actividad. Muchos recursos, factibilidad baja; pocos recursos factibilidad alta): Factibilidad en la implementación: Viabilidad Alta Razones: La formulación del árbol de problemas y el rediseño del PP no representa costos considerables. Puede desarrollarse de manera interna y articulada entre MTC, CNSV y CRSV Político (La factibilidad política se evalúa en términos de la resistencia que implementará la actividad pueda tener sobre otros actores/instituciones relacionados con el problema. Mucha resistencia por parte de otros actores, factibilidad baja; poca resistencia por parte de otros actores, factibilidad alta) Factibilidad en la implementación: Viabilidad Alta Razones: Un rediseño del PP no generará cierta resistencia por parte de las otras instituciones privadas que se verán implicadas, como pueden ser los centros de inspección técnica vehicular, los centros médicos de expedición de certificados médicos de aptitud para obtener las licencias de conducir, etc. Institucional (La factibilidad

					institucional se evalúa en términos de la resistencia que implementar la actividad pueda tener dentro de la misma institución. Mucha resistencia por parte de las personas de la institución, factibilidad baja; poca resistencia, factibilidad alta) Factibilidad de implementación: Viabilidad Media Razones: El rediseño del PP puede generar resistencia al cambio por parte de las direcciones encargadas de la provisión de los bienes y servicios del PP
24	Seguridad vial es una temática transversal al transporte terrestre. Mantenimiento de la vía no es un fin, sino un medio. Para el PP 0138, problema específico y resultado específico conversan. Para el PP 0148, problema específico y resultado específico conversan. El resultado específico del PP 0138 contempla la seguridad vial como un elemento de la problemática. El resultado específico del PP 0148 contempla la seguridad vial como un elemento de la problemática del transporte urbano. El resultado final del PP 0138 está más enfocado en la productividad y competitividad que la reducción de la mortalidad fruto de los accidentes de tránsito. De entre los resultados finales del PP 0148, el de "Reducción de la morbilidad por eventos fortuitos" es el más adecuado en relación a la seguridad vial.	Problema: Tras el análisis del PP0138 se identifica que si bien su diseño es apropiado para el ámbito interurbano, presenta limitaciones en el ámbito urbano en cuestión de productos y actividades relativos a infraestructura. En lo relativo a vehículo y usuario de la vía, se considera que aborda todos los problemas identificados, incluidos los relativos a servicios. Los productos relacionados con la fiscalización al transporte de personas y mercancías en vehículos menores, son abordados en este PP dentro de la actividad 5003418 del producto 300478, considerándose que este aspecto debe abordarse desde el PP148, debido a sus prohibición de circular por vías nacionales. A su vez, este PP incluye actividades relacionadas con el estado del parque automotor (fiscalización a los servicios complementarios, actividad 5003423), sin embargo, no identifica como problema la falta de homologación vehicular, que si incluye el PP148, ni la necesidad del chatarreo de los vehículos más antiguos, también incluido dentro del PP148. En el caso del PP148, se identifica que su diseño es apropiado para su resultado final y específico buscado en el ámbito urbano. Sin embargo, si bien se considera el problema de la seguridad vial y del estado de la infraestructura en el ámbito urbano desde la perspectiva	Bajo la premisa de abordar el problema de la seguridad vial y el mantenimiento en las vías urbanas considerando las tres ramas en las que ésta se apoya: infraestructura, vehículo y usuario, se recomienda: En el caso de los productos relacionados con la infraestructura, abordar los mismos desde el PP148 (producto 2 y 4), ya que incluye todas las causas que se han identificado como relacionadas con el problema. Para aquellos productos relacionados con el vehículo, se recomienda abordarlo desde el PP138 (producto 476, vehículo habilitado para el transporte de personas y producto 300478- fiscalización servicios complementarios, como centros de inspección vehicular, centros de	En el caso del PP138: - Rediseñar el producto 3000478, eliminando la actividad de fiscalización a vehículos menores para el transporte de personas. - Rediseñar el producto 3000476, de forma que incluya actividades relacionadas con la homologación vehicular y el chatarreo de vehículos mas antiguos . - Dentro del producto 3000143, reforzar la actividad 5001487, capacitación en seguridad a conductores infractores, de forma que se realice un monitoreo y seguimiento de los resultados conseguidos con esta actividad. Se propone para la consecución de usuarios de la vía con menor incumplimiento e infracciones, evaluar los contenidos de los programas de capacitación a conductores infractores, realizando a su vez un monitoreo o seguimiento para evaluar como estas capacitaciones están ayudando a la consecución del objetivo buscado. En el caso del PP148: - Incluir un producto relacionado con	Económico: Alta Razones: La formulación del árbol de problemas y el rediseño del PP no representa costos considerables. Puede desarrollarse de manera interna y articulada entre MTC, CNSV y CRSV Político: Alta Razones: Un rediseño del PP no generará cierta resistencia por parte de las otras instituciones privadas que se verán implicadas, como pueden ser los centros de inspección técnica vehicular, los centros médicos de expedición de certificados médicos de aptitud para obtener las licencias de conducir, etc. Institucional: Media Razones: El rediseño del PP puede generar resistencia al cambio por parte de las direcciones
23	A nivel general, la evidencia que sustenta la intervención es adecuada, tanto a nivel				

[illegible]

	La información está dispersa entre distintas bases: PNP, SUTRAN, DGTT, MINSA, MTC, GR, GL		necesarios para poder medir los indicadores planteados.		Político (La factibilidad política se evalúa en términos de la resistencia que implementar la actividad pueda tener sobre otros actores/instituciones relacionados con el problema. Mucha resistencia por parte de otros actores, factibilidad baja; Poca resistencia por parte de otros actores, factibilidad alta) Factibilidad en la implementación: Viabilidad Alta Razones: El rediseño de los indicadores no generará cierta resistencia por parte de los actores implicados. Institucional (La factibilidad institucional se evalúa en términos de la resistencia que implementar la actividad pueda tener dentro de la misma institución. Mucha resistencia por parte de las personas de la institución, factibilidad baja; poca resistencia, factibilidad alta) Factibilidad de implementación: Viabilidad Alta Razones: El rediseño de los indicadores no generará resistencia al cambio por parte de las direcciones encargadas de la medición de los indicadores.
19	A nivel internacional, nos ubicamos en los peores puestos de las tasas de mortalidad.	Los datos aportados por la PNP, así como las estadísticas del INEI, ponen de manifiesto la elevada accidentalidad en las vías urbanas. Sin embargo, los datos no son suficientemente detallados ni confiables. Sobre el mantenimiento, no se cuenta con información sobre el estado de las vías urbanas.	Se recomienda desarrollar un sistema informático, apoyado en herramientas TIC para el recojo de información, que permita tener información actualizada y fiable sobre las	Esto involucra tres grupos de actividades: 1. El CNSV debe establecer las características de la información a recibir, para ello debe tener en cuenta los indicadores que desea medir, la periodicidad y desagregación.	Económica: Media Implica una transferencia de recursos adicionales al CNSV para la implementación del observatorio y el desarrollo del sistema de información
34	Los sistemas no permiten reconocer completamente las causas por cada tipo de accidente. Campo: diferentes actores manifestaron				

que no cuenta con un sistema integral que permita el monitoreo. Algunos actores reportaron que solo cuentan con bases de datos, generalmente en formato Excel; pero no con un software que les permita realizar un seguimiento constante, y los responsables de realizar dicho proceso varían dependiendo de la unidad ejecutora. No existe una información que evidencie los registros sobre qué tipo de red se da la siniestralidad: nacional, departamental, vecinal, urbana que pueda permitir la diferenciación entre los resultados específicos. No se disponen sistemas de información adecuados a nivel de GORES y GLs. Cuentan con planes de seguridad vial sin embargo estos no con presentan una estructura siniestralidad: nacional, departamental, vecinal, urbana que pueda permitir la diferenciación entre los resultados específicos El CNSV no coordina con el Ministerio del Interior por lo cual no se cuenta con información desagregada, confiables a nivel departamental, provincial y local. po tipo de vías y un análisis de las causas de sinestralidad Las unidades ejecutoras no comparten su información con otras, ni con el propio MTC, situación que no permite consolidar un sistema único donde la información se encuentre uniformizada. Los actores entrevistados no brindaron información sobre las tareas que comprendía el proceso de medición de los indicadores desempeño, ni tampoco sobre los tiempos de duración de los mismos. Las unidades que no realizar la medición de los indicadores de desempeño, no lo hacen por falta de recursos económicos y escasos de equipo humano (Fuente: Entrevista) Info de la reuniones: La gestión de los indicadores de desempeño no estaba sistematizada.		características de los accidentes de tránsito y sus causas. Para profundizar en el conocimiento y prevención de los accidentes de tránsito, es necesario desarrollar un Observatorio a cargo del CNSV. 2. El CNSV debe validar con el INEI, considerándolo como un técnico 3. Apoyándose en el MEF e INEI para el diálogo, aproximarse a Ministerio del Interior y presentar la propuesta/necesidad. 4. Durante la fase de programación presupuestal, de ser necesario, se elabora una propuesta conjunta en la que deben participar el CNSV-- Ministerio del Interior para la transferencia de recursos a este último. 5. Se sustenta ante el MEF y MTC la transferencia de recursos o necesidad de más recursos. 6. Ministerio del Interior realiza los ajustes pertinentes en su sistema de información. 7. INEI encargado del manejo de la información, la cual queda a disposición del público en general y acceso a la CNSV. Este es el segundo grupo de actividades, en dos niveles: Instalación inicial: 1. Desarrollar un sustento técnico de las implicancias presupuestales que tendrá instalar el observatorio (En términos de recursos humanos y equipos de cómputo, instalaciones necesarias). 2. Sustentar ante el MEF y MTC el incremento presupuestal. 3. Ejecutar el plan de contratación y compras. Funcionamiento anual 1. Establecer una ficha/formato para recojo de información del accidente de tránsito, que permita analizar las causas, tipo de vía, tipo de vehículo, condiciones del usuario, entre características importantes. 2. Desarrollar una aplicación que permita georeferenciación sin necesidad de estar en línea, que responda a las características de la ficha/formato. 3. Desarrollar una directiva vinculante	integral. Política: Media El involucramiento del INEI puede ser lento, pero el apoyo del MEF será un elemento clave. Institucional: Alta Dentro del MTC existe gran interés por que el CNSV adopte mayor protagonismo en la seguridad vial.

	La gestión de los indicadores de desempeño no estaba sistematizada. Los criterios de evaluación resultan ser heterogéneos, especialmente los involucrados con el establecimiento del momento de realizar la evaluación de resultados de sus intervenciones, así como en la temporalidad de los mismos			que establezca el protocolo para recolección de la información, considerando la APP y las características de la ficha /formato. 4. Realizar acciones de capacitación a los especialistas en seguridad vial para el uso de la APP y aplicación de la directiva. 5. Establecer un plan anual de estudios a desarrollar, considerando las principales tendencias observadas en la información recogida o de interés público. (Durante el primer año se debe enfocar los estudios en las causas de los accidentes e identificación de los puntos críticos a nivel nacional). 6. Desarrollar los estudios. 7. Velar por el mantenimiento anual y optimización continua de la aplicación.	
	Ninguna de la entidades responsables mide las metas físicas de sus respectivas actividades mediante un software, dicha medición se registra manualmente e incluye información limitada. La información es utilizada de manera interna, y no llega a integrarse con las bases de datos de otros actores. No existe un sistema integrado y verificable de información que permita evaluar el cumplimiento de la información.			- Identificar las variables a incluir, se sugiere (acciones de mantenimiento, inspección vial, supervisiones, fiscalizaciones y habilitaciones) - Diseñar un sistema integral dividido en tres módulos - Coordinar con los gobiernos regionales y locales la adopción del sistema de información. - Realizar capacitaciones en cascada para asegurar la transferencia de conocimientos que permitan aprovechar el sistema a todos los actores vinculados. (se puede recurrir a la plataforma del CNSV) - Operación y mantenimiento del sistema.	Económica: Media Un sistema informático de esta magnitud puede implicar un alto costo de producción e instalación. Sin embargo, los beneficios de esto en la programación y ejecución serán considerables. Política: Media El sistema puede ser percibido como un mecanismo de vigilancia o auditoría que llevaría a los gobiernos regionales y locales a negarse a su adopción. Institucional: Alta Se espera que las direcciones del MTC cooperen proactivamente con el desarrollo del sistema y su mejora continua.
35	Sobre el estado de las vías, no existe información nacional para el caso urbano.	No existe un sistema integral que pueda evaluar la ejecución de las metas físicas e identificar cuellos de botella y retrasos de forma oportuna.	Se propone desarrollar un sistema de información a nivel nacional con tres módulos: usuario, vía, vehículo. Los encargados deben ser: MTC, Gobierno regional y Municipalidades.		
30-31	No existe una política de seguridad vial		Programa de Transporte Urbano que garantice el financiamiento de las reformas en las 11 Ciudades	1. Recoger las observaciones al proyecto de Ley 2. Realizar coordinaciones con el MVCS	Económica: Alta La implección de una política no presenta costos considerables.
30-31	MTC viene desarrollando una Programa de Transporte Urbano	La inexistencia de una política de seguridad vial desarticula la acción del estado en esta materia.			

			descritas en el PP como una de las prioridades del Sector Transportes	3. Promulgar la norma correspondiente 4. Realizar las acciones de comunicación	Política: Media El establecer la política de seguridad vial, comprende otorgar la rectoría a varios actores. Acción que se espera ser aceptada. Institucional: Alta Se espera que las direcciones del MTC coopere proactivamente con el diseño de la política de seguridad vial.
30-31	CNSV tiene rectoría en seguridad vial.				Económica: Alta El fortalecer la institucionalidad y rectoría de la CNSV no incurre altos costos.
30-31	CNSV no desarrolla metodologías para que los Gobiernos Regionales puedan diseñar e implementar sus Planes Regionales de Seguridad Vial.			1. CNSV desarrolla una metodología para el desarrollo de Planes de Seguridad Vial para los gobiernos sub-nacionales.	Política: Media La razón de la viabilidad media, podría presentarse debido a la oposición de otros actores que forman parte del sector.
30-31	CNSV por sus competencias tiene potencial como articulador entre los tres niveles de gobierno.			2. MTC aprueba la metodología	Institucional: Alta Se espera que todas las direcciones que forman parte del MTC colaboren con el fortalecimiento de las funciones que desarrolla el CNSV
30-31	El Consejo no acompaña sistemáticamente a los Gobiernos Regionales y Locales.			3. CNSV comunica el Plan a los Gobiernos Regionales y locales	
30-31	Los CORESEVI se encuentran instituidos y reconocidos por los Gobiernos Regionales, pero no plenamente implementados	CNSV no tiene una rectoría activa, pero es una institución con alcance a los gobiernos regionales y locales. Los CORESEVI no se encuentra completamente activo para aportar al desarrollo de la seguridad vial en sus regiones.	Fortalecer la institucionalidad del CNSV evaluando la organización adecuada que le permita manejar mayores recursos económicos, humanos y direcciones o gerencias adecuadas, que le permitan cumplir con sus funciones establecidas en la ley.	4. CNSV realiza acciones de capacitación en desarrollo de Planes Regionales y Locales.	
30-31	DGCF requiere un marco normativo que le permita atender el ámbito urbano, al menos a nivel de rectoría.			5. CNSV realiza seguimiento al proceso de desarrollo y aprobación de los planes de seguridad vial	Económica: Alta El fortalecer la institucionalidad y rectoría de la DGCF no incurre altos costos.
30-31	El fortalecimiento del rol rector de la DGCF requiere que disponga de un brazo ejecutor que le permita operativizar el soporte técnico a los Gobiernos Regionales y Locales.			6. Los gobiernos regionales y locales desarrollan y aprueban sus planes de Seguridad Vial bajo estándares y aprobación de CNSV.	Política: Media La razón de la viabilidad media, podría presentarse debido a la oposición de otros actores que forman parte del sector.
32	Sobre las acciones de mantenimiento vial, para agilizar los procesos logísticos y administrativos, los gobiernos subnacionales requieren protocolos, plantillas que faciliten el trabajo a sus órganos administrativos.	La DGCF no cuenta con la competencia para atender la vía urbana. Asimismo no tendría la capacidad operativa para atender a los gobiernos regionales.	El equipo consultor sugiere la creación de una unidad ejecutora similar a PROVIAS que apoye a los gobiernos locales y provinciales a fortalecer sus capacidades de gestión en transportes urbanos, así como el financiamiento, monitoreo y evaluación de los proyectos y programas.	1. Adaptar el ROF del MTC para que la DGCF tenga alcance a nivel de las vías urbanas. 2. DGCF debe definir un plan de normas sobre la vía urbana (Se sugiere incluir en dicho plan una ficha modelo para proyectos de construcción y mantenimiento vial urbano que considere las diferencias entre regiones) Para facilitar la ejecución, se recomienda fortalecer o crear una entidad ejecutora similar a Proviás 3. Desarrollar el proyecto de norma de creación de la unidad ejecutora 4. Establecer los protocolos por los cuales se realizaría la transferencia	Institucional: Alta Se espera que todas las direcciones que forman parte del MTC colaboren

				de recursos y acciones de capacitación/fortalecimiento 5. Desarrollar un trabajo piloto con una región	con el fortalecimiento de las funciones que desarrolla el DGCyF
30-31	Callao otorga permisos para rutas de transporte público que involucra a Lima Metropolitana. Por aspectos administrativos, solo puede remover el permiso la institución que lo otorgó.			1. OGPP y DGMT desarrollan un plan de Transporte Urbano 2. El plan es aprobado por el MTC 3. Se diseña el esquema para el proyecto de Ley que lanzaría la unidad ejecutora que aplicaría el Plan de Transporte Urbano descentralizado 4. Se sustenta ante el MEF la necesidad de la unidad ejecutora y los fondos necesarios para empujar la reforma del transporte urbano en las 11 ciudades. 5. El proyecto de ley es aprobado. 6. Se gestiona el fondo para el financiamiento de reformas a nivel de las 11 ciudades 7. Se trabaja con las 11 ciudades en el desarrollo de sus planes de modernización del transporte urbano 8. Se gestiona la transferencia de recursos en actividades específicas de los planes de modernización	Económica: Media Implica la creación de una entidad nueva. Política: Media Existen actores detractores de la propuesta. Institucional: Media Implica una reorganización institucional para la MML, Callao, y Municipios.
30-31	Existen problemas para la implementación del mantenimiento entre Lima Metropolitana y las municipalidades.	Existen diferencias de alcance entre las entidades que operan en Lima Metropolitana y Callao.	Para las características conurbanas como Lima y Callao se sugiere que se implemente una Autoridad del Transporte Urbano que ayude a modernizar, formalizar, ordenar los servicios del transporte y consecuentemente a disminuir los accidentes de tránsito, durante el período 2018-2019.		
30-31	PP 0138 y 0148 presentan articulación territorial en su diseño.			1. MTC define actividades que requieren articulación con los gobiernos regionales y locales 2. El CNSV deberá dotarse de un área de fortalecimiento institucional que trabaje los temas de planeamiento y presupuesto en los gobiernos sub-nacionales con recursos económicos que acompañen a los especialistas en ambos niveles de gobierno, de forma anual. 3. CNSV deberá apoyar difundiendo los Programas Presupuestales en la temática referida a la Seguridad Vial, promoviendo la incorporación de indicadores a nivel regional y local de siniestralidad y apoyando para que los gobiernos regionales y locales a que incorporen presupuestos necesarios en su programación presupuestal.	Económica: Alta Son acciones de coordinación Política: Alta CNSV tiene legitimidad política para llevar a cabo la articulación Institucional: Alta No se espera restricciones desde el MTC para la realización de las coordinaciones correspondientes
30-31	Existen 25 CORESEVI constituidos legalmente, pero no son activos.				
30-31	Para afianzar la articulación son necesario protocolos que guíen a los gobiernos subnacionales en la entrega de bienes y servicios.	Ambos programas presupuestales ya se encuentran articulados a nivel documental, pero queda pendiente la articulación efectiva con los Gobiernos Regionales y Locales.	Reforzamiento de la articulación territorial de los PP mediante el apoyo del CNSV		
30-31	SUTRAN cuenta experiencia en las acciones de fiscalización y supervisión.	No existe un rector para la supervisión y fiscalización vehicular.		1. Realizar las modificaciones pertinentes al marco normativo de	Económica: Media Se requieren mayores

30-31	En otros sectores, como ambiente, existen entidades que tienen el rol de rector de la fiscalización, supervisión y sanción, estableciendo lineamientos para el desarrollo de estas actividades en otras instituciones.			SUTRAN 2. Prever las transferencias oportunas de recursos financieros para la ejecución de la rectoría. 3. Desarrollo de guías, manuales, entre otros sobre la supervisión y fiscalización. 4. Establecer los alcances normativos de la supervisión y fiscalización entre todos los entes vinculados.	recursos para ejecutar la rectoría Política: Alta No se identifica limitación política mayor. Institucional: Media Existe cierto nivel de resistencia al interior de SUTRAN para verse como rector.
32	Para el control de circulación de transporte de carga se encuentra, como primer problema, obstáculos, en las oficinas de planeamiento y presupuesto o en la unidad de logística de la institución, para otorgar la partida presupuestaria, para ejecutar la actividad. Esto se debe principalmente a que los proyectos no necesariamente se encuentran bien desarrollados o el equipo de planeamiento no cuenta con criterios para verificar la idoneidad de la propuesta.	Los gobiernos subnacionales requieren lineamientos para poder llevar a cabo mejor las acciones de control de circulación de transporte.	Empoderar a la SUTRAN como ente rector de la supervisión y fiscalización.		
32	Se requiere verificar si se requiere control específico para luego realizar la inspección.				
32	Sobre el control de circulación de transporte, es una limitación la ausencia de personal especializado para llevar a cabo la actividad con la mayor eficacia.				
32	En la emisión de licencias, un cuello de botella es que, en el interior del país, muchos de los requerimientos realizados al usuario que solicita una licencia son excesivos y no pertinentes con el proceso.	Existen algunos aspectos en el proceso seguido en regiones (de acuerdo a lo mencionado por diversos actores del MTC) que no respeta la Política de Simplificación Administrativa	La SUTRAN debe incorporar en su proceso de supervisión de los centros de emisión de licencias de conducir el enfoque de simplificación administrativa.	1. Evaluar las principales recomendaciones de la Política de Simplificación Administrativa propuesta por la SGP 2. Incorporar en el proceso de supervisión de los centros de emisión de licencias de conducir el enfoque de simplificación administrativa.	Económica: Alta Con SUTRAN fortalecido, esta acción no debería implicar mayor gasto Política: Alta No se identifica mayor limitación política. Institucional: Media Requiere contar con perfiles adicionales que puedan evaluar este tipo de enfoque.
36	Respecto al producto 3000479 se observó una tendencia positiva del PIM, pero una ejecución decreciente. Dentro de las actividades de este producto la relacionada a la emisión de licencias de conducir de vehículos menores es la que ha tenido un mejor desempeño en cuanto a la ejecución, mientras que la de emisión de licencias de conducir de clase tuvo un menor porcentaje (65%).	En cuanto a los productos priorizados se han observado actividades con un bajo % de ejecución presupuestal, lo que evidencia una baja capacidad de gestión del presupuesto asignado en aquellas actividades. Además, se identificaron inconvenientes vinculados a cambios organizacionales y sobre la coordinación respecto a cambios normativos. Asimismo, se identificaron inconvenientes originados por los escasos recursos humanos y su poca calificación para las labores de fiscalización o auditoría, y la	De acuerdo a los inconvenientes recogidos mediante el trabajo de campo, se deben de establecer mejores procesos que permitan una aprobación más rápida de TDR's. Además, se recomienda una mejor comunicación respecto a los cambios de normativa y	Existen propuestas adicionales en este tenor, cuyas actividades permitirán resolver los aspectos aquí mencionados.	Viabilidad económica: Alta No existen mayores costos además de los de coordinación. Viabilidad política: Alta Existe una buena coordinación entre el CNSV y el CRSV

	Los principales inconvenientes que se presentaron en la ejecución son de dos tipos: sobre cambios organizacionales, la DGGT señala que hubieron retrasos en la aprobación de permisos para la elaboración de TDRs; y sobre la coordinación respecto a los cambios normativos, los cambios en la norma a favor de la mejora de la seguridad vial ha hecho que se reduzcan el número de licencias emitida. Respecto al programa 3000480, la actividad con menor desempeño en la ejecución del presupuesto es la de auditoría de seguridad vial. Se han identificado como principales causas o inconvenientes de la ejecución a los escasos recursos humanos y su poca calificación para las labores de fiscalización o auditoría; y a la demora en la elección de proyectos o tramos para la realización de auditorías o inspecciones. Respecto, a los criterios de programación no se ha podido identificarlos como causa directa de la poca ejecución del presupuesto, pero sí se ha reconocido una necesidad por adoptar criterios más específicos.	demora en la elección de proyectos (criterios de programación pobres)	los beneficios o cambios positivos que se busca por medio de estos. Asimismo, es necesaria realizar un estudio de capacidades necesarias y tratar de establecer contacto con las instituciones educadoras. Asimismo, la elección de proyectos debe estar en base de criterios de programación más específicos.		Viabilidad Institucional: Alta CNSV dispone del expertise necesario para brindar acompañamiento a los gobiernos locales.
39	El nivel de presupuesto destinado al componente de mantenimiento es el mayor en relación con los componentes de usuario y vehículo. Sin embargo, el nivel de presupuesto ha decrecido siendo para el año 2016 de S/. 2,140,221,018. La ejecución ha seguido una tendencia negativa durante todo el periodo estudiado, siendo sólo de 62% el año 2016. Mediante el trabajo de campo los gobiernos regionales han manifestado que la mayoría de los recursos son ordinarios o propios.	Existe una tendencia negativa en el presupuesto destinado al componente de mantenimiento de las vías urbanas. Asimismo, la ejecución de este presupuesto también ha ido cayendo.	Las recomendaciones se hacen en favor de fortalecer la comunicación entre la CNSV y CRSV que permita hacer pedidos de presupuesto más eficientemente. Además, se deben ajustar los plazos de ejecución de los montos según la capacidad de cada región y a la vez lograr que estos se homogenizen a nivel nacional (mediante capacitaciones a la mano de obra).		Viabilidad económica: Alta No existen mayores costos además de los de coordinación. Viabilidad política: Alta Existe una buena coordinación entre el CNSV y el CRSV Viabilidad Institucional: Alta CNSV dispone del expertise necesario para brindar acompañamiento a los gobiernos locales.
39	Mediante el trabajo de campo se ha podido recoger la experiencia de las regiones de San Martín y Arequipa. En la región de Arequipa los principales inconvenientes de la poca ejecución presupuestal están relacionados al monto asignado desde la unidad central (siendo este muy alto) y a los plazos existentes	En Arequipa los principales inconvenientes de la poca ejecución presupuestal están relacionados al monto asignado desde la unidad central (siendo este muy alto) y a los plazos existentes para la ejecución de obras de mantenimiento (muy cortos). En San Martín, la débil coordinación entre CNSV y CRSV origina cuellos de botella en el pedido de presupuesto.		Existen propuestas adicionales en este tenor, cuyas actividades permitirán resolver los aspectos aquí mencionados.	

	para la ejecución de obras de mantenimiento. Mientras que para la región San Martín, la débil coordinación entre la CNSV y el CRSV lo que ocasiona cuellos de botella administrativos como retrasos en el pedido de presupuesto.				
40	Revisar el contenido 40, con la propuesta de 7 nuevos productos, los cuales se encuentran en el ppt junto con los criterios de programación.	Los criterios de programación propuestos para ambos programas presupuestales son deficientes, pues en la mayor parte de casos solo se indican las fuentes de información.			
41	PP0138 Producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores" El pliego rector y las unidades ejecutoras de los GORE y gobiernos locales señalaron que el registro de conductores lo realizan siguiendo criterios propios, y no los planteados en los PP0138. Los GORE de Arequipa y San Martín mencionan que procuran elaborar un Plan de Trabajo, el cual es aprobado por la máxima autoridad en materia de transporte dentro del organigrama de la institución en diciembre de cada año, y en base a eso se trabaja el año siguiente. "Producto 3000480 ""Red vial auditada o inspeccionada Actores entrevistados señalaron que en la mayoría de casos priorizan acciones de auditoría e inspección, en función del criterio de siniestralidad y concentración de accidentes en tramos de vías nacionales de administración directa o concesionada. Por consiguiente, el resto de criterios resultan ignorados. "Producto 3000143 ""Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial "" El CNSV señalo que coordina estrechamente con unidades ejecutoras de municipalidades y GORE, en función de los pilares establecidos dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020. Los diagnósticos de accidentes, el incremento porcentual de siniestros de tránsito en las vías urbanas e	PP0138 Producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores" El pliego rector y las unidades ejecutoras de los GORE y gobiernos locales señalaron que el registro de conductores lo realizan siguiendo criterios propios, y no los planteados en los PP0138. Los GORE de Arequipa y San Martín mencionan que procuran elaborar un Plan de Trabajo, el cual es aprobado por la máxima autoridad en materia de transporte dentro del organigrama de la institución en diciembre de cada año, y en base a eso se trabaja el año siguiente. "Producto 3000480 ""Red vial auditada o inspeccionada Actores entrevistados señalaron que en la mayoría de casos priorizan acciones de auditoría e inspección, en función del criterio de siniestralidad y concentración de accidentes en tramos de vías nacionales de administración directa o concesionada. Por consiguiente, el resto de criterios resultan ignorados. "Producto 3000143 ""Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial "" El CNSV señalo que coordina estrechamente con unidades ejecutoras de municipalidades y GORE, en función de los pilares establecidos dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020. Los diagnósticos de accidentes, el incremento porcentual de siniestros de tránsito en las vías urbanas e interurbanas, el nivel de infracciones al tránsito y la data proveniente de los consejos regionales, son utilizados como criterios de programación de las capacitaciones." "PP0148 Producto 1 ""Control del parque automotor en vías urbanas	Considerar las propuestas de criterios de programación brindadas por el equipo consultor, ajustando a las fuentes de información con que cuentan los gobiernos subnacionales. Esto último al tener en cuenta que es necesario un nuevo proceso de articulación territorial.	Estas actividades se introducen en el proceso de rediseño de las IPE. - Durante el proceso de diseño, considerar las recomendaciones del equipo consultor para el establecimiento de los criterios de programación de los productos y actividades evaluados. - Durante el proceso de articulación territorial, poner a discusión la viabilidad de aplicar los criterios establecidos dada la información disponible en regiones y gobiernos locales, no obstante, encontrar segundas mejores opciones para realizar una programación coherente que permita reducir la brecha identificada por las IPE.	Económica: Alta No existen costos asociados. Política: Media Los cambios en los criterios pueden no conversar con los planteados a nivel regional y local. Institucional: Media Para aplicar las recomendaciones de indicadores es necesario adaptar los sistemas de información y la estructura funcional programática.

	interurbanas, el nivel de infracciones al tránsito y la data proveniente de los consejos regionales, son utilizados como criterios de programación de las capacitaciones." "PP0148 Producto 1 ""Control del parque automotor en vías urbanas En el trabajo de campo se ha identificado que no existen en la actualidad secciones dentro de las unidades ejecutoras, las cuales puedan llevar a cabo las actividades planteadas en el PP0148. Asimismo, las unidades ejecutoras actuales cuentan con bases de datos y fuentes de información diferentes, lo cual dificulta la consolidación de la información bajo criterios comunes. " "Producto 2 ""Gestión eficiente del tránsito"" Los actores entrevistados señalaron que, independientemente de los criterios de programación propuestos en el PP, lo que prima es la cantidad de recursos económicos y humanos con los que se cuente. Asimismo, el adecuado control de transporte de carga resulta sumamente complicado de programar, ya que afecta los circuitos económicos de las ciudades como Lima. Finalmente las actividades relacionadas con auditorías se realizan en función del criterio de siniestralidad" "Producto 4 "" Infraestructura con mantenimiento"" GORE y gobiernos locales señalaron que la programación de la mayoría de acciones responde a la disponibilidad de recursos, a la demanda de la población o ante el acontecimiento de alguna emergencia	En el trabajo de campo se ha identificado que no existen en la actualidad secciones dentro de las unidades ejecutoras, las cuales puedan llevar a cabo las actividades planteadas en el PP0148. Asimismo, las unidades ejecutoras actuales cuentan con bases de datos y fuentes de información diferentes, lo cual dificulta la consolidación de la información bajo criterios comunes. " "Producto 2 ""Gestión eficiente del tránsito"" Los actores entrevistados señalaron que, independientemente de los criterios de programación propuestos en el PP, lo que prima es la cantidad de recursos económicos y humanos con los que se cuente. Asimismo, el adecuado control de transporte de carga resulta sumamente complicado de programar, ya que afecta los circuitos económicos de las ciudades como Lima. Finalmente las actividades relacionadas con auditorías se realizan en función del criterio de siniestralidad" "Producto 4 "" Infraestructura con mantenimiento"" GORE y gobiernos locales señalaron que la programación de la mayoría de acciones responde a la disponibilidad de recursos, a la demanda de la población o ante el acontecimiento de alguna emergencia.			
31	Los gobiernos locales señalaron que el personal de serenazgo es el que registra la información sobre accidentes de tránsito, toda vez que son los primeros en aproximarse al momento de una emergencia en el ámbito de sus	La programación a nivel nacional de la "Detección de puntos negros" a nivel urbano no es sistemática, en términos de que los gobiernos subnacionales no se han planteado un criterio para ejecutarlo; por más que el diseño del programa presupuestal cuente con criterios de programación.			

	competencias. GORE y locales no señalaron realizar estudios de detección de puntos negros, sino guiarse por la información registrada por el serenazgo respectivo, toda vez que no cuentan con los recursos humanos, ni financieros suficientes. Asimismo, reportaron no mantener mayor contacto con el MTC y el CNSV, salvo excepciones como coordinaciones para alguna intervención o para capacitaciones				
43	En las entrevistas en las distintas regiones, tanto a nivel de los GORE como Gobiernos Locales se mencionó que no cuentan con costos unitarios. A nivel central, se mencionó que deberían existir unos costos unitarios, pero no se cuenta con ellos. No existen costos actualizados sobre las intervenciones en mantenimiento que ayuden a evidenciar si los gobiernos subnacionales programan de manera coherente y adecuada sus intervenciones en mantenimiento, sea periódico o rutinario	No se dispone de información sobre costos unitarios en los distintos niveles de gobierno.	Posteriormente a la implementación de las recomendaciones normativas, es necesario identificar los costos unitarios por región y tipo de servicio o bien asociado a cada uno de los tres componentes: Usuario (por servicio), Vehículo (por servicio), Vía (Por kilómetro)	Para el caso de Usuario, la CNSV debe desarrollar estudios para identificar los costos asociados a sus acciones particulares de capacitación de especialistas y usuarios en general. Para el caso de vías, el PROVIAS NACIONAL-PVN propuesto previamente deberá hacer estudios sobre costos por cada tipo de intervención en carreteras, el PROVIAS DESCENTRALIZADO-PVD deberá hacerlo sobre las vías subnacionales y la misma deberá ser considerada para que cuando se desarrollen las Acciones de Articulación Territorial de los Programas Presupuestales se tengan los promedios de costos por unidad de medida y existe la coherencia entre meta física y financiera. A nivel de vehículo, la DGTT, en coordinación con el INACAL, deberá identificar los costos unitarios asociados a los servicios prestados.	"Económico (La factibilidad económica se evalúa en términos de los recursos que se requieren para implementar la actividad. Muchos recursos, factibilidad baja; pocos recursos factibilidad alta): Factibilidad en la implementación: Viabilidad Alta Razones: Los estudio de costeo pueden ser a nivel muestral y progresivos, priorizando las 11 ciudades y las intervenciones más costosas actualmente. Político (La factibilidad política se evalúa en términos de la resistencia que implementar la actividad pueda tener sobre otros actores/instituciones relacionados con el problema. Mucha resistencia por parte de otros actores, factibilidad baja; Poca resistencia por parte de otros actores, factibilidad alta) Factibilidad en la implementación: Viabilidad Media Razones: Es posible que actores con intereses particulares busquen obstaculizar los estudios

					pues estos generarían mayor transparencia en los procesos de licitación, entre otros. Institucional (La factibilidad institucional se evalúa en términos de la resistencia que implementar la actividad pueda tener dentro de la misma institución. Mucha resistencia por parte de las personas de la institución, factibilidad baja; poca resistencia, factibilidad alta) Factibilidad de implementación: Viabilidad Media Razones: Es necesario que las distintas direcciones y entidades asuman como importante el cálculo de los costos unitarios con miras a tener un mejor desempeño.

8. ANEXOS

8.1. INFORME TÉCNICO SOBRE METODOLOGÍA EMPLEADA Y LOS RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO

En esta sección se establecen los criterios de diseño del trabajo de recolección de información primaria. Para ello, se ha dividido el diseño en (i) justificación de recolección de información primaria, (ii) Selección de muestra e (iii) instrumentos, y (iv) reporte del trabajo de campo.

Justificación de recolección de información primaria

La presente EDEP, de acuerdo a lo presentado en la matriz de evaluación, contempla el uso de diversas fuentes de información.

Por un lado, la revisión de documentos de gestión de las dependencias gubernamentales encargadas de la implementación del PP (Anexos 2 de los Programas Presupuestales, informes de gestión, reportes de gasto presupuestal, procedimientos, etc.), literatura pertinente vinculada a la intervención pública evaluada y bases de datos de información presupuestal (SIAF).

Sin embargo, estas fuentes de información tienen diversas limitaciones. Primero, no suelen presentar gran detalle de cómo se realiza el proceso de implementación del programa presupuestal, es decir, no permiten comparar entre lo diseñado y lo realizado por los responsables de la ejecución directa. En términos de evaluación, este contraste permite identificar los cuellos de botella en los procesos de transferencia e implementación, así como buenas prácticas que requieren ser sistematizadas.

Otra limitación del uso de información secundaria es que no suelen ofrecer datos contextualizados de la IPE. Así, no siempre es posible comprender cómo diversos factores externos (estructuras organizativas, estructura productiva local, capacidades de gestión locales, idiosincrasia local, etc.) influyen en la implementación del Programa Presupuestal, tanto en términos operativos, como presupuestales.

Lo expuesto muestra la importancia de la recolección de información primaria para esta evaluación. La recolección de información en campo estará guiada por un diseño cualitativo, cuyo diseño se detalla en las secciones siguientes.

Selección de muestra

La selección de la muestra considera dos niveles: (i) Región seleccionada para la muestra y (ii) organización seleccionada. La elección de la muestra, al ser un estudio cualitativo, considera un muestreo no probabilístico.

Elección de regiones a visitar

Se plantean tres opciones de regiones a visitar. La diferencia radica en los criterios de priorización que se detallarán a continuación:

Opción 1	Opción 2	Opción 3
Lima	Lima	Lima
Arequipa	Arequipa	Puno
La Libertad	San Martín	Cuzco

La primera opción permite tener la mayor cobertura poblacional, debido a que son las tres principales ciudades del país. Estas son: Lima y Callao, Arequipa y Trujillo, las cuales se caracterizan por tener una incidencia del 67% de accidentes de tránsito, 32% de muertos en accidentes de tránsito y el 57% de los heridos en accidentes de tránsito.

La segunda opción permite tener una amplia cobertura poblacional, de la cual se desprende información diferenciada a través de las tres regiones del país. Esta opción permitirá conocer las particularidades de las regiones en cuanto a su sistema de transporte.

Por lo cual, la selección sería la siguiente: San Martín en vez de Loreto, ya que a pesar de que Iquitos es la ciudad más poblada de la selva; Tarapoto presenta los peores índices respecto a la seguridad en el transporte. Tal como los datos lo indican: 458% más accidentes de tránsito; 296% más muertos en accidentes de tránsito y 397% más heridos en accidentes de tránsito, todo en comparación con Loreto.

La tercera opción recoge las tres regiones que tienen mayor número de muertes en accidentes de tránsito. Es importante aclarar que, si bien Lima concentra el 55% de accidentes de tránsito, de ellos solo el 18% representa a los muertos en accidentes de tránsito. Caso contrario es el de Puno que concentra el 1% de accidentes de tránsito, pero representa el 9% de los muertos en accidentes de tránsito. El caso de Cusco no es tan negativo como Puno; sin embargo, no deja de ser alarmante, ya que concentra el 4% de los accidentes de tránsito y el 9% de los muertos en accidentes de tránsito.

Actores involucrados a entrevistar

En estas regiones, se visitarán las siguientes instituciones:

Actores del nivel nacional

Dirección General de Transporte Terrestre
Consejo Nacional de Seguridad Vial
SUTRAN
Policía Nacional
Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

Actores del nivel regional

Consejo Regional de Seguridad Vial
Gobierno Regional

Actores del nivel local

**Consejo Local de Seguridad Vial
Municipalidades provinciales**

Elaborado por el Consorcio Taryet S.L. en Perú - Metis Gaia S.A.C.

Herramientas de recolección de información primaria

Las herramientas de recojo de información se definirán en función a los contenidos señalados en la Matriz de Información, utilizándose las siguientes herramientas:

Entrevistas semi-estructuradas

Este tipo de entrevistas implican un proceso de acercamiento directo con ciertos actores específicos, de quienes se desea conocer información relacionada con el tema a indagar.

A través de esta metodología es posible lograr recoger información que implique obtener no sólo documentos, conocimientos y experiencias del entrevistado, sino percepciones, valoraciones, creencias y emociones, desde los temas enmarcados como importantes para el equipo investigador y que pueden ser complementadas por información que el entrevistado incluye y que considera relevante al presentarla de manera espontánea durante la sesión.

Asimismo, dicho tipo de entrevistas se encontrará acotada a un set de preguntas o temáticas base, sin embargo, el desarrollo en las respuestas recogidas podrá ir variando conforme se desenvuelva el entrevistado.

De manera general se seguirán las siguientes pautas para la aplicación de entrevistas:

- La entrevista se debe hacer en privado y en un sitio cómodo.
- Expresar las preguntas de manera clara (tono, volumen y dicción adecuados), y en un lenguaje comprensible para el entrevistado.
- No permita que personas ajenas a la entidad den respuestas, participen de la entrevista o traten de sesgar al entrevistado.
- Tenga en cuenta que las personas a entrevistar son de distintas características culturales y nivel educativo.
- En lo posible, no realice la sesión en presencia de personas que no pertenezcan a la entidad; la persona que está siendo entrevistada podría alterar la respuesta u omitirla.
- Leer textualmente las preguntas con un tono de voz adecuado, ni muy alto ni muy bajo y manténgalo durante toda la entrevista
- Escuchar atentamente y en silencio las respuestas, evitando anticiparse a las respuestas, completarlas o comentarlas.
- Permita a la persona tomarse el tiempo necesario para dar la respuesta. Procure que ésta no se desvíe del tema de la pregunta, pero hágalo amablemente. Escuche atentamente y registre fielmente las respuestas obtenidas, siguiendo los procedimientos establecidos.

- Todas las preguntas deben tener una respuesta; para evitar omisiones léalas en el mismo orden que aparecen en el formulario.
- Al comenzar cada capítulo se debe hacer mención del tema que se va abordar.
- No sugiera o induzca respuestas.
- No califique la respuesta, diciendo las palabras: “muy bien”, “exacto”, o utilizando gestos, porque puede estar sesgando la información.
- De las gracias por la colaboración y despídase amablemente.

Taller de validación

El taller es una herramienta de recolección de información semiestructurada que brinda la posibilidad de abordar, a partir de la interacción entre participantes previamente reclutados, una serie de tópicos específicos de forma integral y participativa. Los talleres a desarrollar incluyen ahondar en la propuesta de diagnóstico del problema central del PP, a fin de ofrecer al sector un diseño metodológicamente adecuado según las necesidades de la intervención y el marco normativo de la institución.

Los talleres a desarrollarse tienen las características brindadas por Morgan (1988):

- Cubren un número limitado de temáticas identificadas como relevantes.
- Busca recolectar datos o hechos específicos.
- Promueve la interacción entre participantes con cierta profundidad.
- Considera el contexto personal usado por el participante para generar sus respuestas al tópico explorado.

Una vez concluido el análisis y propuesta del diagnóstico y mejora de procesos de la intervención, se concertará uno o varios talleres de validación con los principales actores involucrados. De forma previa, se enviará la guía del taller al Ministerio de Economía y Finanzas y al Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

8.2. BENCHMARKING

Dentro de las recomendaciones del “Informe Mundial OMS 2004”, se incluyen:

1. Designar un organismo coordinador en la Administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial.
2. Evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención en la materia en cada país.
3. Preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial.
4. Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema.

5. Aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas.

- a. Incorporar la seguridad vial en la planificación.
- b. Establecer y aplicar límites de velocidad y de alcoholemia.
- c. Establecer y aplicar normas de cinturones de seguridad, casco y sillas infantiles.
- d. Diseñar vehículos resistentes a los impactos.
- e. Someter los proyectos de carreteras a una revisión de seguridad independiente.
- f. Incorporar la seguridad a la gestión de las carretera existentes.
- g. Reforzar los procedimientos de asistencia a las víctimas.
- h. Fomentar la información y educación a la sociedad.
- i. Luces de conducción diurna.

6. Apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional

De igual forma, entre las directrices para un Diagnóstico, se incluyen:

	ESTRUCTURALES O ESTRATÉGICOS	FUNCIONALES	COYUNTURALES
FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL	• Instituciones relacionadas con SV. • Delitos contra la SV en el código penal • Registro único de conductores • Permiso de conducir por puntos • Regulación de auditorías de SV • Planes Estratégicos de SV • Estandarización de ITS	• Coordinación de los sistemas de emergencias • Normativa de seguridad en túneles • Normativa sobre tiempos de conducción y descanso • Normativa de seguridad en el transporte escolar	• Normativa técnica de diseño • Legislación de tráfico y carreteras. • Guías de buenas prácticas • Sistema de recopilación de siniestros • Regulación del transporte de viajeros y mercancías • Control policial/sanciones • Seguro obligatorio de automóviles

	ESTRUCTURALES O ESTRATÉGICOS	FUNCIONALES	COYUNTURALES
FACTOR HUMANO	• Educación vial • Concienciación en seguridad vial	• Formación de conductores • Reconocimiento médico a conductores • Examen de conducción	• Medidas dirigidas a conductores problemáticos

	ESTRUCTURALES O ESTRATÉGICOS	FUNCIONALES	COYUNTURALES
FACTOR VEHÍCULO	• Renovación del parque automotor • Promoción de sistemas inteligentes de transporte (ITS) • Ensayos de vehículos (similar a Euro NCAP)	• Inspección Técnica de vehículos • Control de vehículos de mercancías y transporte público	• Promoción de seguridad activa y pasiva

	ESTRUCTURALES O ESTRATÉGICOS	FUNCIONALES	COYUNTURALES
FACTOR INFRAESTRUCTURA	• Análisis coste-beneficio, priorización y seguimiento de medidas • Información al usuario • Vulnerabilidad de las infraestructuras ante desastres naturales • Medidas de prevención de siniestros con fauna	• Medidas para usuarios vulnerables y transporte público • Programa de mejora de márgenes ("carreteras que perdonan") • Seguridad vial en obras	• Tratamiento de tramos de concentración de siniestros (TCAs) • Planificación y financiación de tareas de conservación

Estos aspectos del diagnóstico han sido considerados para la realización de esta EDEP.

En relación con las instituciones involucradas en seguridad vial y su naturaleza, se presenta a continuación una breve presentación de algunas de los Organismos existentes en Materia de Seguridad vial en diversos países, con el objetivo de plasmar la importancia de la existencia de estas autoridades, así como conocer las diferentes estructuras y formas de constitución existentes.

COLOMBIA

En el caso de Colombia, se cuenta con la Agencia Nacional De Seguridad Vial, Unidad Administrativa Especial del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

Su misión es la de prevenir y reducir los accidentes de tránsito, a través de la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país.

En 2018 la ANSV se habrá consolidado como el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional, contribuyendo a la reducción de los muertos y lesionados derivados de los siniestros viales.

Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) son las siguientes:

Planificación

De planificación de la Política Nacional de Seguridad Vial (Artículo 9º. Numeral 1, Ley 1702 de 2013)

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

1.2 Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.

1.3 Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

1.4 Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

1.5 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas

de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

Coordinación

De Coordinación y consulta con las entidades públicas y privadas (Artículo 9º. Numeral 7 y Numeral 8, Ley 1702 de 2013)

7.1 Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

7.2 Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

7.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

7.4 Formular indicadores de desempeño para todos los actores de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

7.5 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de junio del año siguiente.

7.6 Coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito -- ECAT--.

8.1 Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial.

8.2 Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores industriales, empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial. La consulta y participación de estos sectores será obligatoria y se hará efectiva tanto como por convocatoria de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como por solicitud de estos mismos

Control

De control a través del apoyo a la Policía y el uso de elementos tecnológicos (Artículo 9º. Numeral 4, Ley 1702 de 2013 de 2013)

4.1. Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar, coordinar y adoptar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Implementar estrategias y diseñar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la solicitud a la Superintendencia de Puertos y Transporte de suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia.

4.5 Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.

4.6 Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción.

4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

4.8 Definir y reglamentar la política en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control e imposición de estas infracciones de tránsito.

4.9 Reglamentar los requisitos de capacitación que deben cumplir los funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contravencionales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones

Infraestructura

De Infraestructura a través de la promoción e implementación de sistemas y la realización de auditorías e inspecciones (Artículo 9º. Numeral 6, Ley 1702 de 2013)

6.1 Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

6.2 Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.

Información

De información a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (Artículo 9º. Numeral 3, Ley 1702 de 2013)

3.1 Desarrollar, comentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Utilizar, evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito como base para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

3.3 Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

3.4 Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

3.5 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, conforme a la metodología definida y empleada por organismos internacionales del ramo, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.6 Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

Comunicación

De comunicación a través de la realización de Campañas de concientización y educación (Artículo 9º. Numeral 5, Ley 1702 de 2013)

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

5.2 Promover instancias de capacitación y/o capacitar a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

5.4 Definir, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, los contenidos que en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país y la que deban llevar los manuales de propietario.

5.5 Coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011.

Apoyo

De apoyo a las entidades rectoras, en relación con regulación para la Seguridad Vial (Artículo 9º. Numeral 2, Ley 1702 de 2013)

2.1 Presentar al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

2.3 Definir con el apoyo técnico del INVIAS y la ANI, un manual de elementos de protección para las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos relacionados con las condiciones y categoría de la vía.

2.4 Definir una estrategia, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y en toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, dobles calzadas.

2.5 Definir las obligaciones que en cuanto a seguridad vial corresponderán a los organismos de tránsito de acuerdo con su categorización y con el tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer, los que deberá cumplir en adelante cada uno de estos organismos para mantener su habilitación y funcionamiento. La Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos.

2.7 Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

2.8 Definir los contenidos generales de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores.

CHILE

El año 1993 fue creada la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) con el objetivo central de prevenir siniestros de tránsito y sus consecuencias, coordinando las labores en materia de seguridad vial de los siguientes diez ministerios: Interior y Seguridad Pública, Educación, Justicia y Derechos Humanos, Obras Públicas, Salud, Vivienda y Urbanismo, Transportes y Telecomunicaciones, Trabajo y Previsión Social, Secretaría General de Gobierno, Secretaría General de la Presidencia; además de Carabineros de Chile.

De acuerdo al Decreto Supremo 223 del 27 de diciembre de 1993, a CONASET le corresponde asesorar al presidente de la República en materias referidas a disminuir la elevada tasa de accidentes de tránsito que ocurren en el país. Para ello el ámbito de competencia abarca todas aquellas materias asociadas a la seguridad de tránsito.

En relación a lo anterior, CONASET:

Contribuye en la redacción de normativa en materia de tránsito y circulación de vehículos motorizados y no motorizados.

Elabora y publica informes anuales a nivel nacional, por distrito y circunscripciones, por regiones y provincias, y realiza focalización comunal estadística. Con el levantamiento de datos además confecciona informes temáticos, cuadros gráficos, registra y hace seguimiento de accidentes, fallecidos y lesionados, y recaba información sobre los siniestros ocurridos en vías urbanas e interurbanas del país.

En materia de formación de conductores, ha avanzado en instalar en todo el territorio un examen teórico único electrónico para obtener licencia de conductor y, permanentemente, realiza y lidera las mejoras que se implementen tanto en la formación como en las evaluaciones que rinden los postulantes a licencias de conductor.

Realiza actividades educativas y de concientización, como, por ejemplo, campañas de sensibilización. El objetivo de la estrategia comunicacional de CONASET es instalar la seguridad vial como tema relevante en la opinión pública, informando y educando a la ciudadanía sobre las políticas de seguridad vial y reforzando comportamientos seguros de forma constante con el objetivo de desarrollar una verdadera y sostenida cultura vial en el país.

El control y fiscalización del tránsito en rutas, carreteras y caminos, tanto urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional, lo realiza Carabineros de Chile, institución que entrega los datos estadísticos de todo el país, para su posterior elaboración a cargo de esta Comisión.

Entre los miembros de CONASET se encuentran por tanto:

Min. de Transportes y Telecomunicaciones

Min. Interior y Seg. Pública

Min. Secretaría Gral. de Presidencia

Min. Secretaría Gral. de Gobierno

Ministerio de Educación

Ministerio de Justicia

Ministerio de Obras Públicas

Ministerio de Salud

Ministerio de Vivienda y Urbanismo

Min. del Trabajo y Previsión Social

Carabineros de Chile

Ejes estratégicos

En línea con las recomendaciones de las Naciones Unidas, las iniciativas de seguridad de tránsito en Chile se enmarcan en cinco pilares de acción. Los contenidos fueron trabajados durante el desarrollo de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito en conjunto a participantes provenientes de instituciones públicas, empresas del sector privado, ONGS, fundaciones y agrupaciones de la sociedad civil relacionadas con la seguridad de tránsito, entre otros.

Gestión de la seguridad de tránsito

Seguridad de tránsito gestionada de manera coordinada, con institucionalidad y recursos necesarios, considerando la participación de todos los actores relevantes, para lograr las metas y objetivos propuestos.

Vías y movilidad más seguras

Vías y espacios de acceso público que permitan una movilidad segura para todos los usuarios, con especial atención en los vulnerables.

Vehículos más seguros

Vehículos motorizados y no motorizados que cuenten con los mejores estándares de seguridad y generar condiciones para que éstos se mantengan en el tiempo y permitan la protección de los usuarios, dentro y fuera de los vehículos.

Usuarios de las vías más seguros

Usuarios de las vías con educación, información, motivación y compromiso activo para desarrollar una cultura de movilidad que les permita comportarse de manera segura en el tránsito.

Respuesta tras los siniestros de tránsito

Sistema de respuesta oportuno, coordinado y de cobertura nacional, que garantice la atención eficaz desde ocurrido el siniestro, la rehabilitación integral de los afectados y la reparación psicológica, económica y legal de los mismos.



ARGENTINA

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es un organismo creado en el año 2008 por iniciativa del Gobierno Argentino, por la presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, a través de la Ley N° 23.363 la cual complementa y modifica la Ley de tránsito N° 24.449.

Este organismo es responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial. Está presidido por el Ministro del Interior y Transporte y conducida por el Director Ejecutivo, con rango de subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo Nacional.

Con la creación de este organismo, la definición de su marco normativo y el aporte de los recursos para financiarla, el Estado Argentino definió el corazón de la política de estado sobre seguridad vial y estableció como los ejes fundamentales de la misma a las tareas de concientización, prevención, control y sanción en materia vial en la República Argentina.

La agencia trabaja de manera conjunta con otros organismos involucrados en materia de seguridad vial tales como: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), las diferentes Fuerzas de Seguridad y organizaciones no gubernamentales.

El objetivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es reducir los muertos y heridos por incidentes de tránsito en la República Argentina.

Para ello, trabaja sobre distintos ejes:

Educa a la ciudadanía. Lleva adelante campañas de concientización vial en todo el país en las que capacitamos a alumnos y docentes de las distintas localidades y tratamos las problemáticas propias de cada lugar.

Controla y fiscaliza. Realiza operativos de documentación, alcoholemia, uso de cinturón de seguridad, casco, y velocidad, entre otros, en las principales rutas de nuestro país.

Participa en todo el proceso de obtención de la Licencia Nacional de Conducir. Trabaja sobre un Sistema de Antecedentes de Tránsito que impide que pueda conducir alguien que no está capacitado para hacerlo. Establece las mismas exigencias y los mismos criterios a la hora de evaluar a los conductores en todo el territorio.

Desarrolla el Observatorio Vial Nacional. Realiza estadísticas para saber la cantidad de incidentes viales y por qué se producen. Localiza los puntos negros más problemáticos de cada región y ayudamos a establecer políticas acordes con los problemas específicos de cada jurisdicción.

Adherie a nuevos convenios y hacemos partícipes en los planes y programas de gobierno a las entidades intermedias y asociaciones no gubernamentales vinculadas con el tránsito y la seguridad vial.

Emite los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir y el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas.

Junto con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior asiste y colabora en las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.

Participa en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas. Además, lleva adelante un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial.

URUGUAY

Uruguay, por recomendación de la Organización Mundial de la Salud, creó por ley en 2007 la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) para regular y controlar las actividades relativas al tránsito y la Seguridad Vial en todo el territorio nacional.

Los objetivos de la UNASEV, son la construcción de una política nacional en Seguridad Vial, y promoverla para que todos los usuarios de las vías de tránsito circulen de forma segura.

Procura contribuir a generar un cambio de la “cultura vial” del país y responsabilidad social, acerca del rol de las instituciones sociales públicas y/o privadas en el tema.

Busca la promoción de conductas en el tránsito basadas en los valores de preservación de la vida y la convivencia social, en derechos y obligaciones, así como el cumplimiento de las Leyes de Tránsito, unificadas en todo el territorio nacional.

Pretende asignar al ciudadano su responsabilidad como actor fundamental en el incremento de la seguridad vial del país y promover a la Unidad como ente regulador central de la política nacional de tránsito.

Estructura Organizativa

La Unidad Nacional de Seguridad Vial funciona en la órbita del Inciso 02, Unidad Ejecutora 001, Presidencia de la República y Unidades Dependientes, por lo tanto no tiene una estructura orgánica propia aprobada.

Comisión Directiva de UNASEV

Compuesta por tres directores, de los cuales uno de ellos ejerce la Presidencia de la Unidad.

Sus competencias son la dirección técnica, administrativa y política de la Unidad, así como dictar el régimen de funcionamiento de la Unidad; cumplir y hacer cumplir las normas constitucionales, legales y reglamentarias; proponer y firmar en forma conjunta las resoluciones, la correspondencia oficial, los balances y la memoria anual.

Descripción del rol de directores y secretaría general ejecutiva de UNASEV

Presidente

Representar a la UNASEV.

Cumplir y hacer cumplir las normas constitucionales, legales y reglamentarias.

Ejecutar y hacer cumplir las resoluciones de la Comisión Directiva.

Presidir las sesiones de la Comisión Directiva y dirigir sus deliberaciones.

Adoptar las medidas que estime conveniente en caso de urgencia, dando cuenta en forma inmediata a la Comisión Directiva y acatando a lo que ésta resuelva.

Citar a las sesiones ordinarias y extraordinarias, estableciendo el orden del día.

Presentar a la Comisión Directiva para su aprobación, el presupuesto y proyecto de memoria anual.

Fiscalizar el desarrollo de las actividades y desempeño de los funcionarios de la UNASEV, dando cuenta a la Comisión Directiva.

Directores

Representar en forma conjunta o individual a la Comisión Directiva, dando cuenta de lo actuado en la próxima sesión o al Presidente.

Convocar a sesiones extraordinarias de la Comisión Directiva.

Desarrollar las actividades y funciones que sean encomendadas en acuerdo de Dirección.

Realizar y cumplir y las normas constitucionales, legales y reglamentarias.

Secretario Ejecutivo

Ejecuta, verifica y supervisa el desarrollo del Plan de Acción de la Unidad.

Responsable del funcionamiento del Comité de Gestión Ejecutiva y de la articulación con actores internos y externos a la Unidad

ESPAÑA

En el caso de España, corresponde al Ministerio de Fomento la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo, de competencia estatal; de control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes; de acceso a la vivienda, edificación, urbanismo, suelo y arquitectura, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado; de ordenación normativa de los servicios postales; de impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geodesia, geofísica y cartografía; y de planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios mencionados.

El Ministerio de Fomento se estructura en los siguientes órganos directamente dependientes del titular del Departamento:

La Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de la que dependen la Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General de Transporte y la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo

La Subsecretaría de Fomento

Relacionados directamente con el mantenimiento y la seguridad vial, de la Secretaría General de Infraestructuras a su vez depende la Dirección General de Carreteras, y de la Secretaría General de Transporte depende la Dirección General de Transporte Terrestre.

Corresponde a la Dirección General de Carreteras el ejercicio de las siguientes funciones en el ámbito de la Red de Carreteras del Estado:

- a) La actualización, seguimiento y control de la situación y funcionamiento de la Red de Carreteras del Estado, incluyendo el análisis, diagnóstico y pronóstico de la oferta vial y de la demanda del transporte.
- b) La elaboración y actualización de los inventarios de la Red de Carreteras del Estado, así como el establecimiento del sistema de gestión de la información de la Dirección General de Carreteras, así como la implantación, mantenimiento y explotación de sistemas inteligentes de transporte, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior y en coordinación con la Dirección General de Transporte Terrestre.
- c) La gestión de la cesión de los tramos de la Red de Carreteras del Estado que se transfieran a los Ayuntamientos.
- d) El inventario, el análisis y el seguimiento de la accidentalidad, así como la elaboración de informes y estudios, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.
- e) La elaboración de estudios e informes y la coordinación, inspección y control de las carreteras explotadas en concesión con peaje directo al usuario.
- f) La gestión del patrimonio vial y su defensa en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.
- g) La gestión y seguimiento en materia de ruido, así como la elaboración de los mapas de ruido en la red de carreteras del Estado y su plan de acción.
- h) El proyecto y la gestión de las concesiones de áreas de servicio.
- i) La elaboración, seguimiento y control de la planificación de carreteras, así como de los estudios de planeamiento y los estudios previos, informativos y de impacto ambiental, en el ámbito de su competencia.
- j) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los anteproyectos y proyectos de construcción de carreteras estatales. Así como la realización de evaluaciones de impacto y auditorías de seguridad viaria de los anteproyectos y proyectos, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.
- k) La gestión y seguimiento de las actividades de protección ambiental y sostenibilidad.
- l) El seguimiento de los convenios y protocolos en los que participe la Dirección General de Carreteras, excepto los relativos a cesión de tramos de carreteras a Ayuntamientos.
- m) La elaboración de los estudios de viabilidad de concesiones de nuevos tramos de carretera, en coordinación con la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
- n) La conservación, el mantenimiento y la rehabilitación del patrimonio vial.
- ñ) La gestión de la calidad del servicio vial y la vialidad invernal.

o) La elaboración, seguimiento, supervisión y control de los anteproyectos y proyectos de conservación, rehabilitación de firmes y de seguridad vial para la realización de obras en carreteras estatales, y de las inspecciones de seguridad vial en las fases de servicio, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.

p) La gestión y control técnico y económico de la construcción y de la calidad de las obras de seguridad vial, conservación y rehabilitación de la red vial, así como el seguimiento técnico y el control económico de las obras y sus incidencias.

q) La gestión y seguimiento de las concesiones de carreteras sin pago directo del usuario, desde el momento de su puesta en servicio, en coordinación con la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

r) La gestión y control de la construcción y de la calidad de las nuevas infraestructuras y de las obras de acondicionamiento, así como el seguimiento técnico y el control económico de las obras y sus incidencias. Así como la realización de auditorías de seguridad vial de proyectos modificados, de la fase previa a la puesta en servicio, en el ámbito de las competencias del Departamento, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior.

s) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo, así como la gestión de los asuntos relativos a la contratación, adquisiciones y expropiaciones, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Fomento u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.

t) La aprobación de instrucciones relativas a todos los procedimientos tramitados por la Dirección General.

u) La elaboración y propuesta de la normativa técnica de aplicación en la Red de Carreteras del Estado, así como la elaboración de estudios e informes de carácter técnico.

v) La participación en las conferencias de direcciones generales de Europa e Iberoamérica y de las asociaciones mundiales de carreteras

Para el ejercicio de sus funciones se estructura en:

Subdirección General de Explotación

Subdirección General de Proyectos

Subdirección General de Conservación

Subdirección General de Construcción

Subdirección General de Coordinación

Por su parte, corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, en materia de transporte por

carretera, servicios de transporte ferroviario y transporte por cable y, en particular, el ejercicio de las siguientes funciones:

- a) La ordenación general y regulación del sistema de transporte terrestre, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario y de transportes por carretera, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.
- b) La participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales.
- c) La secretaría del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.
- d) La coordinación de las Juntas Arbitrales del Transporte y la resolución de conflictos competenciales entre ellas.
- e) La elaboración de reglas de coordinación relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera.
- f) La relación ordinaria con los órganos colegiados integrados en el Ministerio de Fomento y con todas aquellas entidades que representen al sector empresarial en materia de servicios de transporte por carretera.
- g) El otorgamiento de autorizaciones y títulos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte por carretera que resulten exigibles conforme a la legislación interna o de la Unión Europea, o los convenios internacionales suscritos por España.
- h) La propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público en la prestación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como, en su caso, la determinación de las correspondientes compensaciones, y la tramitación, adjudicación y en su caso, modificación, de los oportunos contratos de gestión de servicios públicos u otros instrumentos mediante los que se hubiese formalizado su contenido.
- i) La elaboración de estudios para el análisis de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y la elaboración de planes de actuación administrativa sobre dichas materias, así como el apoyo y promoción del desarrollo del transporte intermodal.
- j) La inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias,
- k) La incoación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores por incumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias.
- l) La coordinación de la inspección del transporte con los órganos y entidades encargadas de la vigilancia del transporte por ferrocarril y por carretera.

- m) La elaboración de los planes anuales de actuación general de los servicios de inspección, en colaboración, en su caso, con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.
- n) La coordinación de la actividad inspectora y sancionadora en materia de transporte terrestre que ha sido delegada por el Estado en las comunidades autónomas y en las Ciudades de Ceuta y Melilla.
- ñ) La coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que tienen encomendada la vigilancia del transporte por carretera.
- o) El impulso de la implantación y aplicación de nuevas tecnologías en el transporte ferroviario y por carretera, en especial en relación con la implantación, mantenimiento y explotación de sistemas inteligentes de transporte, sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior y en coordinación con la Dirección General de Carreteras.
- p) El otorgamiento de ayudas para la mejora de los transportes ferroviarios y por carretera.
- q) El control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a servicios de transporte por ferrocarril o carretera, así como de los correspondientes contratos y de ejecución presupuestaria de las partidas previstas para su compensación.
- r) La gestión y tramitación presupuestaria y de los gastos, sin perjuicio de las competencias de la Subsecretaría de Fomento u otros órganos superiores o directivos del Departamento y en coordinación con ellos.
- s) Todas aquellas funciones que la legislación sobre transporte atribuye al Ministerio de Fomento en relación con los servicios de transporte ferroviario prestados por RENFE-Operadora o cualquier otra empresa ferroviaria

Por otro lado, relacionado directamente con la seguridad vial, el Ministerio del Interior como entidades adscritas al mismo cuenta con:

Secretaría de Estado de Seguridad

Centro de Inteligencia Contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO)

Comisión Ejecutiva de Coordinación

Dirección General de la Policía

Dirección General de la Guardia Civil

Secretaría General de Instituciones Penitenciarias

Dirección General de Relaciones Internacionales y Extranjería

Subsecretaría del Ministerio del Interior

Secretaría General Técnica

Dirección General de Política Interior

Dirección General de Tráfico (DGT)

Dirección General de Protección Civil y Emergencias

Dirección General de Apoyo a las Víctimas del Terrorismo

Según lo dispuesto en el art 5 RD Legislativo 339/1990 de 2 de marzo apartado l) a la DGT le corresponde: establecer las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las atribuciones de las Corporaciones Locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

Esta vigilancia está completa o parcialmente compartida con la de los cuerpos policiales autonómicos del País Vasco, Cataluña y Navarra. La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de mayo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su artículo 12.1 b) apartado c) atribuye a la Guardia Civil, como integrante de las mismas, la vigilancia del tráfico, tránsito y transportes en las vías públicas interurbanas (en el caso de la vías urbanas cada administración local podrá contar con su correspondiente policía local de acuerdo con la normatividad respectiva). La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, regula las competencias del Ministerio del Interior en relación con el tráfico y más concretamente las del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, así como el régimen de relación y dependencia entre éstas. El artículo 6 del mencionado RD en su apartado segundo señala que “para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en estas ley y para las labores de protección y auxilio en vías públicas o de uso público, actuarán de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine las Fuerzas de la Guardia Civil especialmente su agrupación de Tráfico que a estos efectos depende específicamente de la Jefatura Central de Tráfico”.

La competencia sobre los criterios de homologación de los vehículos motorizados o no que se pueden comprar o importar a España está ejercida por los Ministerios de Industria (vehículos motorizados y bicicletas) y M. de Sanidad (juguetes).

La competencia sobre los criterios o periodicidad de las inspecciones técnicas de vehículos es por el Ministerio de Industria junto con las Consejerías de Industria de las Comunidades Autónomas.

Por último, es España las comunidades de País Vasco, Cataluña y Comunidad Foral de Navarra cuentan con competencias en materia de vigilancia del tráfico, así como Ayuntamientos con policías propias.

Lista de participantes

Acta de reuniones en Lima



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

Hora : 1.00 pm

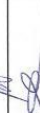
Lugar : MTC - Chapay Nan

N°	NOMBRES Y APELLIDOS	ENTIDAD	CORREO ELECTRONICO	TELEFONO	ANEXO	FIRMA
1	PAMELA MILAGROS VIVAR VOTADIA	METIS GAIA	pvivard@metisgaia.com	992276964		
2	ESPERANZA AGUAY	MTC - DGET	esagayo@mtc.gob.pe	955277196		
3	Emilio Rivas Gut.	CNSU	oreano@mtc.gob.pe	996362484		
4	Adrián Flores Huerfano	CNSU	aflores@mtc.gob.pe	990211943	6117	
5	Rektor Mumbra Mumbra	CNSU	ymumbra@mtc.gob.pe		6110	
6	NESTOR GARCIA ALCOS SACATEA	MTC - PROYAS	garcos@proyas.mtc.gob.pe	960404588		
7	Ricardo Chaparranca Binoallo	MTC - PROYAS	silva.papacsa@proyas.mtc.gob.pe	99554	4554	
8	Stephanie Dancu Sano	MEF	spence@mtc.gob.pe	956261458	2247	
9	Miguel Zedler Alconza	TARVET	miguelz@tarvet.com			
10	Nidia Gualterda	TARVET	niidag@tarvet.com			
11	Ricardo Paredes Castro	METIS GAIA	rparedes@metisgaia.com	6197887	106	
12	Shanny Figueres Castillo	MTC - DGCF	figueres@mtc.gob.pe	8117	61871800	
13	Max Marcos	MTC - OOPP	mmarcos@mtc.gob.pe	983351054		
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						

REUNIÓN	COORDINADOR	TELEFONO	EMAIL	FIRMA
NOMBRE	CARGO	OFICINA	TELÉFONO	EMAIL
Rolando Antonio Mendoza Marichino	Coord. Ingeniería	CNSV	976156090	rolando.mendoza@mtc.gob.pe
Emilio Reinos Gutiérrez	Planificador	CNSV	99636 2484	emilio.reinos@mtc.gob.pe
M. ESPERANZA AGUILO SILVA	ESPECIALISTA	DGPP - DGT	955 287196	esperanza.agui@mtc.gob.pe
JONATHAN RODRIGUEZ AGUILO	ESPECIALISTA EN PRESUPUESTO	SUTRAN	98+184 009	jonathansr@mtc.gob.pe
Roy Silva A. Cano	ESPECIALISTA EN PLANIFICACIÓN	SUTRAN	986 400664	roy.silva@mtc.gob.pe
Fabiola Caballero Siqueiros	Ejec. Planificación	DGPP	996800555	fabiola.caballero@mtc.gob.pe
Max Renan Marcos Viqueira	Asesor PP	DGPP	984358039	maxrenan@mtc.gob.pe
KARINA PINTO BARRALLO	COORDINADORA	DGPP-MEF	3115530 (245)	kpinto@mtc.gob.pe
Maria Claudia Prado Fernández	Practicante	DGPP-MEF	94466501	mariaclaudia@mtc.gob.pe
JUAN CARLOS LAPAYRE R.	COORDINADOR TECNICO PP 0148	DGT - DRN PUN	973921786	juanclaudia@mtc.gob.pe
René Llapapasa Criollo	ESPECIALISTA PLANIFICACIÓN	PUN	960401598	rene.llapapasa@mtc.gob.pe
NELSON GARCIA, AROS SANCHEZ	Practicante	PUN	943853917	nelson.garcia@mtc.gob.pe
Ing. Zedaira Alcazar	Practicante	TARJET		zedaira.alcazar@tarjeta.com

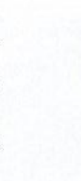
REUNION DE TRABAJO EDEP DE SEGURIDAD VIAL

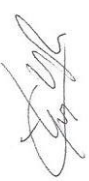
FECHA: 07 DE NOVIEMBRE 2017

N°	NOMBRES Y APELLIDOS	ENTIDAD	CORREO ELECTRONICO	TELEFONO	FIRMA
1	ESPERANZA NICOLO	DGT - DCTV	esperanza.nico@mtc.gob.pe	955 202 196	
2	ROY SILVA ACARO	SUTAN	rsilva@esdun.gob.pe	200 45 40	
3	RODRIGUEZ AGUILO JUANITA	SUTAN	rodriguez@esdun.gob.pe	200 45 40	
4	OSSELLE PRINCE BAYONA	DGEF - DNV	oselle.prince@mtc.gob.pe	1117	
5	MILTON SOTO SOTO	DGT	miltonsoto249@hotmail.com	995 95 0110	
6	CHRISTIAN ALCANTARA RUIZ	METIS GAIA	calcantara@metisgaia.com	999 08 886	
7	MAX MORCOS	OGPP	maxmorcos@mtc.gob.pe	985 33 639	
8	ROSA LLAGOSACA CUELLO	PUN	rosalagosaca@mtc.gob.pe	985 33 639	
9	JOHN CARLOS SIMONIZ MEDINA	DGT	jsimoniz@mtc.gob.pe	985 33 639	
10	RODRIGUEZ LIZO DIAZ	OGPP	rodriguez@mtc.gob.pe	998 004 890	
11	MAURICIO RODRIGUEZ ALCAZAR	TARYET	mauricio.rod@taryet.com	985 33 639	
12	MARGARITA NIENZO CORDA	TARYET	margareta.nienzo@taryet.com	—	
13	RICARDO PAREDES CASTRO	METIS GAIA	rparedes@metisgaia.com	—	
14	STEFANIE PINCE SANCHEZ	HEF	spince@met.gob.pe	311-5930 (2249)	

Municipalidad de San Isidro		10 Nov 1998	
Nombre	Cargo	Aca	
Joaquín Rold	Especialista de programación	Subgerencia de proyectos	Joaquín Rold municipalidad 906 pe
Angel Enríquez	Asistente en Planeamiento	Subgerencia de planeamiento	Angel Enríquez municipalidad 906 pe
Walter Chundi Machi	Gte de Unidad Educativa	SECRETARÍA	Walter Chundi Machi concepto 906 pe
Luis Montoro (Claudia Machi)			
George Horvath Urbans	Sub. Mant. Urbans	Sub. Mant. Urb	George Horvath gmail.com
Margarita Pabel	SS Pged.	Sub. Pged	Margarita Pabel msi
Yimmy Avellano Aragonés	Ec. Administración	Superación de Nivelamiento Urbano	Yimmy Avellano @municipalidad 906 pe
* Gerencia de la Ciudadanía y Riesgos de Desastres			

SUTRAW 14 Nov

Nombre	Cargo	Oficina	Fono	Firma
Daniella Candel Hernández	Subgerente de Fiscalización a los servicios a Vehículos	SFSV	948108069	
Luisa Torres Guerra	Asesor	Gerencia de Presupuesto y Fiscalización	945739405	
Francys Hayler Ceballero Torres	Asistente legal (letrado)	Subgerencia de Fiscalización de servicios a Vehículos	942263233	
Violeta Valiente Esquivel	Subgerente	SFFT	947260534	
Ledy Vargas Vargas	Subgerente	Subgerencia de Fiscalización de los servicios a Conductores	958546204	
Ana Ruiz Escobedo	Coordinadora	Subgerencia de Fiscalización de los servicios a Conductores	953791082	
Joel Oduar Cusquiza	Gerente	Gerencia - Gerencia de Articulación Territorial	947477411	

Municipalidad de San Isidro 10 Nov. 10am.				
Nombre	Cargo	Aca	Correo	Firma
José Luis Ruiz	Especialista de presupuesto	Subgerencia de proyectos	Jonathan Cabello munisid@sanisidro.gob.pe	
Aurora Orozco	Asistente en Presupuesto	Subgerencia de Planeamiento	Aurora Orozco MUNISID@SANISIDRO.GOB.PE	
Benito Clavio Machuca	Gerente General	GCSCCD*	benito.machuca@sanisidro.gob.pe	
Luis Montoro (Claudia Machuca)				
George Horvath	Sub Gerente Urbano	Sub Mant. Urb	ghorvath@gmail.com	
María Pardo	SS Prol.	Sub Gerente	maria.pardo@sanisidro.gob.pe	
Yimmy Arellano Arce	Tec. Administración	Subgerencia de Mantenimiento Urbano	yimmy.arellano@sanisidro.gob.pe	

* Gerencia de Seguridad Ciudadana y Riesgos de Desastres.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

REUNION
Fecha: **Viernes 16 Marzo 2018**
Hora : **9:00 am**
Lugar : **MTA**

EDEP SEGURIDAD VIAL

N°	NOMBRES Y APELLIDOS	ENTIDAD	CORREO ELECTRONICO	TELEFONO	ANEXO	FIRMA
1	ESPERANZA AYO	DETT-DCSV	esay@mta.pe			
2	Luz Jara Flores	DGTT-DCSV	ljara@mta.gov.pe			
3	Emilio Ríos García	CMSV	erios@mta.gov.pe	99636884		
4	Eisen Isparraguirre Alan	DGCF	isparraguirre@mta.pe			
5	Walter Zaldívar	TARVET	wzaldivar@tarvet.com			
6	Ricardo Vivas	NETS GAIA	rvivas@netsgaia.com			
7	Pamela Vivar	NETS GAIA	pvivar@netsgaia.com			
8	Fabrizio Osellero Infante	DEPP	fosellero@mta.gov.pe	99680055		
9	Mateo Matos Vásquez	OBPP	mmatos@mta.gov.pe	98331808		
10	Eugenio Tama Choenda	DGCF	etama@mta.gov.pe	993779777	6758	
11	Marta Claudia Prado	MEF	mprado@mta.gov.pe	99446681	2971	
12	José Carlos Torres Maita	DGTT	jtorres@mta.gov.pe	95440423	6578001917	
13	Juan del Villar Ruiz	MTA (P)	jvillar@mta.gov.pe	992663557		
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

Acta de reuniones Arequipa

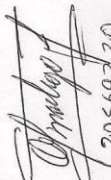
Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las
acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el
transporte terrestre.



Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 24/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad/cargo	Datos de contacto	Firma
Aldo Enríque Manchego Flores	Municipalidad. Distrital Miraflores	Unión Formuladora Encargado	aemf_99@hotmail.com	 20569320

Consultoría: METIS GAIA TARYET



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las
acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el
transporte terrestre.



Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 24/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad/cargo	Datos de contacto	Firma
Sherley Giovana Zegarra Noblecilla	Municipalidad. Distrital Miraflores	Gerencia de Planificación, presup. y racionalización Gerente	giovanazegarra@hotmail.com	

Consultoría: METIS GAIA TARYET

Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre.



Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 25/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad/cargo	Datos de contacto	Firma
Reinaldo Javier Carpio Chavez	Gobierno Regional de Arequipa	Área de educación y seguridad vial Encargado	rel_carp@hotmail.com	

Consultoría: METIS GAIA TARYMET

Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 24/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad/cargo	Datos de contacto	Firma
Lida Ugarte Ortiz	Municipalidad, Distrital Paucarpata	Gerencia de Desarrollo urbano Encarga subgerencia Obras privadas de tte y catastro	lida_ugarte@hotmail.com	

CONTACTO:

METIS GAIA TARNET



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las
acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el
transporte terrestre.



Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 24/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad/cargo	Datos de contacto	Firma
Rafael Elvis Laura Huaranga	Municipalidad Distrital de Paucarpata	Gerencia de Planificación y Racionalización Gerente (e)	Rafaellaura22@hotmail.com	 

Consultoría:  

Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las
acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el
transporte terrestre.



Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 24/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad/cargo	Datos de contacto	Firma
Sherley Giovana Zegarra Noblecilla	Municipalidad. Distrital Miraflores	Gerencia de Planificación, presup. y racionalización Gerente	giovanzegarra@hotmail.com	

Consultoría: METIS GAIA TARYET



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las
acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el
transporte terrestre.



Ministerio
de Economía y Finanzas

Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 25/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad /cargo	Datos de contacto	Firma
Wilfredo Torres Saravia	Municipalidad. Distrital de Cayma	Jefe de planeamiento y racionalización	willyzurd@hotmail.com	

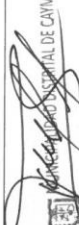
Consejería:

Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las
acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el
transporte terrestre.

Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 25/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad/cargo	Datos de contacto	Firma
Fidel L. Huamani Corimanya	Municipalidad. Distrital de Cayma	Gerencia de seguridad ciudadana Subgerente seg. Vial, tránsito y comercialización	fideleoncio@hotmail.com	 Fidel Huamani Corimanya Sub Gerencia de Seguridad Vial Tránsito y Comercialización



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.
INFORME FINAL

Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las
acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el
transporte terrestre.



Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región de Arequipa

Fecha: 26/10/2017

Entrevistador: MsC. Ing. Margarita Jiménez Corral

Funcionario Entrevistado	Institución	Entidad/cargo	Datos de contacto	Firma
Wilfredo Pardo Apaşa	Municipalidad. Distrital de Cayma	Gerencia de Desarrollo Urbano. Subgerencia de obras públicas Subgerente	wilpardap@hotmail.com	 MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CAYMA GERENCIA DE DESARROLLO URBANO Ing. Wilfredo Pardo Apaşa Sub Gerente Obras Públicas

Consultoría: METIS GAIA TARYET

Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las acciones de mantenimiento y de aguas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el transporte terrestre.

Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región San Martín

Fecha: 02/11/2014

Funcionario Entrevistado	Instrucción	Cargo	Datos de contacto	Firma
Juan César Soverón Barrón	Non-Dist. Branda- val delvare	Jefe de archivo y proyectos	jsources@gmail.com - jg_gino@hotmail.com	
Geor Alvarado Sotomayor Barrón	Municipalidad Distrital de La Oroya, de Serecho	Secretaría Ejecutiva de P. y C. de la R. y C. de la	jg_gino@hotmail.com	
Isabelina del Cuzco Cachay Pando	M. D. de Branda de Serecho	Q. P. E. M.	luchap@netmail.com luchap@netmail.com	
Gilda Soñina Guepico Singapore	Municipalidad Distrital de La Oroya, de Serecho	Asistente de presupuesto	gilda_cunpe@hotmail.com	
4to. General Rodríguez Rada	Dirección de Trans- portes y Comunicaciones	Director	rodre@comunicacion.es	
Sandra Gatica Jorda Cachay Pando	Química Regional de La Oroya y Cuzco	Reg. Responsable	Alpac@netmail.com	
José Rodríguez Barrón	Química Regional de La Oroya y Cuzco	Reg. Responsable	Alpac@netmail.com	

[illegible]



Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región San Martín

Fecha: 03-11-2017

Funcionario Entrevistado	Institución	Cargo	Datos de contacto	Firma
Josue Jesús López Ramírez	Gobierno Regional de San Martín	Sub Gerente de Presupuesto	jlopez@regionesmartin gob.pe	



Servicio de consultoría para la evaluación de diseño y ejecución presupuestal para las
acciones de mantenimiento y de aquellas dirigidas a garantizar la seguridad vial en el
transporte terrestre.

Guía de visita y entrevistas a funcionarios públicos de la Región San Martín

Fecha: 03-11-2017

Funcionario Entrevistado	Institución	Cargo	Datos de contacto	Firma
Josue Jesús López Ramírez	Gobierno Regional de San Martín	Sub Gerente de Presupuesto	Jlopez@region.sanmartin gpe.pe	

Consultoría:  TARYET

8.3. NORMATIVA RELACIONADA CON INACAL

En su Capítulo III: Instituto Nacional De Calidad (INACAL), establece su naturaleza, competencias, funciones y estructura.

Entre sus funciones se citan, textualmente “las de Coordinar con los diferentes actores públicos, privados, académicos y de la sociedad civil la atención de las necesidades relacionadas a la calidad, así como Articular las acciones y esfuerzos de los sectores, así como de los diferentes niveles de gobierno en materia de normalización, evaluación de la conformidad, acreditación y metrología”.

Decreto Legislativo N.º 1047, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción.

Ley N.º 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

Ley N.º 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.

Ley N.º 27783, Ley de Bases de la Descentralización.

Ley N.º 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control y de la Contraloría General de la República.

Ley N.º 28112, Ley Marco de la Administración Financiera del Sector Público.

Ley N.º 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, y Decreto Supremo N.º 304-2012-EF que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N.º 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto.

Ley N.º 28693, Ley General del Sistema Nacional de Tesorería y Decreto Supremo N.º 035-2012-EF, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N.º 28693, Ley General del Sistema Nacional de Tesorería.

Ley N.º 28708, Ley General del Sistema Nacional de Contabilidad.

Ley N.º 28983, Ley de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

Ley N.º 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

Ley N.º 29664, Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

Ley N.º 30057, Ley del Servicio Civil.

Decreto Legislativo N.º 1082, Decreto Legislativo que crea el Sistema Integrado de Estadística Agraria conformante del Sistema Estadístico Nacional.

Decreto Legislativo N.º 1088, Ley del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y del Centro Nacional de Planeamiento Estratégico.

Decreto Supremo N.º 030-2002-PCM, aprueba el Reglamento de la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.

Decreto Supremo N.º 043-2006-PCM, Aprueban Lineamientos para la elaboración y aprobación del Reglamento de Organización y Funciones - ROF por parte de las entidades de la Administración Pública.

Decreto Supremo N.º 027-2007-PCM, define y establece las Políticas Nacionales de obligatorio cumplimiento para las entidades del Gobierno Nacional.

Decreto Supremo N.º 102-2007-EF, que aprueba el nuevo Reglamento del Sistema Nacional de inversión Pública.

Decreto Supremo N.º 009-2009-PCM, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.

Decreto Supremo N.º 048-2011-PCM, que aprueba el Reglamento de la Ley N.º 29664, que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.

Decreto Supremo N.º 107-2012-PCM, que modifica el Reglamento de Organización y Funciones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual - INDECOPI.

Decreto Supremo N.º 004-2013-PCM, que aprueba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública.

Decreto Supremo N.º 040-2014-PCM, que aprueba el Reglamento General de la Ley N.º 30057, Ley de! Servicio Civil.

Decreto Supremo N.º 004-2014-PRODUCE, que aprueba el Plan Nacional de Diversificación Productiva.

Decreto Supremo N.º 046-2014-PCM, que aprueba la Política Nacional para la Calidad.

Decreto Supremo N.º 004-2015-PRODUCE, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Instituto Nacional de Calidad-INACAL y el Decreto Supremo N.º 008-2015-PRODUCE, que lo modifica.

Resolución de Contraloría N.º 459-2008-CG, que aprueba el Reglamento de los Órganos de Control Institucional y sus modificatorias.

Resolución Ministerial N.º 343-2012-PRODUCE, Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción. Las demás normas que regulen las funciones del Instituto Nacional de Calidad - INACAL

Por su parte, la Ley N 30224 “Ley que crea el Sistema Nacional para la Calidad”, en su artículo 36: Fiscalización y cumplimiento de las normas de metrología legal, 36.3. establece que “la verificación de medios de medición es efectuada por las unidades de verificación metrológica debidamente reconocidas por el órgano de línea responsable de la materia de la metrología del INACAL”.

En cuanto a la metrología legal en el transporte, se tiene:

Metrología Legal en el transporte



Fuente: INACAL

La Normas Metrológicas Peruanas son:

Normas metrológicas peruanas. Transporte

NMP	Título	Año de publicación
NMP 012:2010	Analizadores de aliento evidenciales	2010
NMP 013:2010	Instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor. Cinemómetros	2010
NMP 011:2007	Electroacústica. Sonómetros. Parte 3: ensayos periódico	2007
NMP 008:1999	Sistemas de medición de líquidos distintos al agua. Surtidores y dispensadores de combustible	1999
PNMP 023:2016 (LVD 024-1992)	CAMIONES Y VAGONES CISTERNA CON INDICACIÓN DE NIVEL. Parte 1: Requisitos metrológicos y técnicos	En desarrollo
PNMP 024:2016	INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN DE GASES DE ESCAPE VEHICULAR. Parte 1: Requisitos metrológicos y técnicos y Parte 2: Controles metrológicos y ensayos de funcionamiento.	En desarrollo

Fuente: INACAL

A su vez, se tienen como INACAL incluye como Normas Peruanas sobre el Transporte, y en concreto, transporte urbano y relacionadas con el objetivo de Gestión Eficiente del tránsito las siguientes:

Código: NTP 383.071:2013. Título: CARROZADO DE ÓMNIBUS. Destinados al servicio urbano de personas

Código: NTP-ISO 4030:2008. Título: AUTOMOTORES. Número de identificación vehicular (VIN). Ubicación y fijación

Código: NTP 332.001:2009. Título: AUTOMOTORES. Vidrios de seguridad para vehículos destinados al transporte terrestre

Código: NTP 383.014:1989 (revisada el 2012). Título: AUTOMOTORES. Parachoque posterior para vehículos de transporte de carga y de pasajeros

Código: NTP 383.022:1980 (revisada el 2012). Título: AUTOMOTORES. Definiciones de vehículos automotores comerciales, remolques y semirremolques

Código: NTP 300.001:2012. Título: NEUMÁTICOS. Definiciones y clasificaciones

Código: NTP 300.066:2012. Título: NEUMÁTICOS TIPO II PARA AUTOMÓVILES. Requisitos y métodos de ensayos

Código: NTP 300.067:2012. Título: NEUMÁTICOS. Neumáticos tipo III para camión ligero. Requisitos y métodos de ensayos

Código: NTP 311.405 2004. Título: VEHICULOS FERROVIARIOS. Pastillas de freno de disco. Generalidades y requisitos

Código: NTP 300.003:2012. Título: NEUMÁTICOS. Neumáticos tipo IV para camiones y buses. Requisitos y métodos de ensayo

Código: NTP 383.019:1978 (revisada el 2012). Título: AMORTIGUADORES TELESCÓPICOS

Código: NTP 300.005:1979 (revisada el 2014). Título: NEUMÁTICOS PARA VEHÍCULOS. Cámaras de caucho para neumáticos

Código: NTP 300.029:1980 (Revisada el 2016). Título: CAUCHO VULCANIZADO. Determinación de la resistencia al desgarre

Código: NTP 300.006:1975 (revisada el 2014). Título: NEUMÁTICOS PARA VEHÍCULOS. Cámaras de butilo para neumáticos

Código: NTP 233.001:1975 (Revisada el 2016). Título: CUERDAS DE NAILON 6 o 66 PARA NEUMÁTICOS. Tolerancias

Código: NTP 293.002 1982. Título: CINTURONES DE SEGURIDAD PARA USO AUTOMOTRIZ. Requisitos y métodos de ensayo

Código: NTP 293.003:1974 (revisada el 2012). Título: ANCLAJE DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD EN AUTOMOTORES

BIBLIOGRAFÍA

SPI, *Seguimiento a Proyectos de Inversión de Colombia*. (2017). Obtenido de spi.dnp.gov.co.

Asociación Española de la Carretera y Banco Internacional de Desarrollo. (2013). *Diagnóstico Seguridad Vial 2013. Chile*.

Comisión Insertora de seguridad en las Carreteras. (2011). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021*.

Comisión Insertora de seguridad en las Carreteras. (2016). *Plan Nacional de Seguridad Vial 2016*.

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. (2011). *Estudio opinión pública seguridad vial en Chile*.

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. (2017). *Observatorio de Datos*. Chile.

Contraloría General de Cuentas República de Guatemala. (2009). *Guía Práctica sobre Análisis Presupuestario*. Guatemala: OEA-PAFIC.

DIPRES, D. d. (22 de Setiembre de 2016). *Evaluación de Programas Gubernamentales*. DIPRES. Recuperado el 8 de Noviembre de 2013, de <http://www.dipres.gob.cl/594/w3-article-37369.html>

Dirección General de Tráfico. DGT. (2015). *Informe Siniestralidad 2015*. España.

DNP, D. N. (2012). *Guía para la Evaluación de Políticas Públicas*. Bogotá.

Gobierno de España. (2017). *Ley de Presupuesto General del Estado 2017*.

Guerra García, G., Velazco, A. M., & Castillo, O. (2009). *Evaluación de diseño y ejecución del presupuesto público del Sistema de Control en Garitas de "Tolerancia Cero"*. Lima: MEF.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencia Forense. (2010). *Fondo de Prevención Vial*. Colombia.

Juan, S., & Roussos, A. (2010). *El focus group como técnica de investigación cualitativa. Documento de Trabajo N° 256, Universidad de Belgrano*. Obtenido de http://www.ub.edu.ar/investigaciones/dt_nuevos/256_roussos.pdf

Ministerio de Economía y Finanzas. (2016). *Programas presupuestales*.

Ministerio de Fomento de España. (2011). *Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda 2012-2024 (PITVI)*.

Ministerio de Fomento de España. (2011). *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020*.

Ministerio de Fomento de España. (2016). *Anuarios del Ministerio de Fomento*.

Ministerio de Fomento de España. (s.f.). *Plan Extraordinario de Carreteras*.



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

MINSA - Oficina de Estudios Estratégicos y Doctrina. (2009). Plan Nacional de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Transito -ESNAT. Lima: OPS.

Observatorio de Seguridad Vial. (2014). *Informe anual de accidentabilidad*. Colombia.

Office of Management and Budget. (2008). Recuperado el 8 de Noviembre de 2013, de http://www.whitehouse.gov/omb/performance_past#2008

Organización Panamericana de la Salud. (2014). *OMS*.

Subsecretaría de Egresos. (2014). *Análisis de Lógica Vertical y Horizontal*. Puebla, México: Secretaría de Finanzas y Administración.

Transport Forum. (2014). *Benchmarking sobre seguridad vial. Enfoque metodológico*.

8.4. PRESENTACIÓN EN PPT



EVALUACIÓN DE DISEÑO Y EJECUCIÓN PRESUPUESTAL (EDEP) PARA LAS ACCIONES DE MANTENIMIENTO Y DE AQUELLAS DIRIGIDAS A GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

Matriz de recomendaciones

Lima, 23 de enero de 2018



ÍNDICE

1. Objetivos del Taller
2. Factibilidad de la implementación
3. Cuadro de recomendaciones
4. Recomendaciones



1. Objetivos del taller

- Como parte del tercer informe correspondiente a la evaluación del diseño y ejecución presupuestal (EDEP) de los PP0138 y PP0148, se presenta para su validación la matriz de recomendaciones, la cual se define como las acciones destinadas a corregir los problemas identificados. Asimismo, de esta matriz se desprenderá los compromisos a los que el MTC se comprometerá.
- La matriz de recomendaciones se constituye de 7 aspectos: área de mejora, problema identificado, recomendación, actividades específicas para implementar la recomendación, los involucrados, el tiempo de implementación y la factibilidad de la implementación.



2. Factibilidad de la implementación

- La factibilidad de la implementación se divide en tres aspectos: económico, político e institucional:
 - ✓ Económico: la factibilidad económica se evalúa en términos de los recursos que se requieren para implementar la actividad (Muchos recursos, factibilidad baja; pocos recursos factibilidad alta).
 - ✓ Político: la factibilidad política se evalúa en términos de la resistencia que implementar la actividad pueda tener sobre otros actores/instituciones relacionados con el problema (Mucha resistencia por parte de otros actores, factibilidad baja; poca resistencia por parte de otros actores, factibilidad alta)
 - ✓ Institucional: la factibilidad institucional se evalúa en términos de la resistencia que implementar la actividad pueda tener dentro de la misma institución. Mucha resistencia por parte de las personas de la institución, factibilidad baja; poca resistencia, factibilidad alta)

3. Cuadro de recomendaciones

Tema	Número de recomendaciones	Número de actividades
Diseño	1	6
Implementación	4	33
Presupuesto y Resultados	5	10
Coordinación Interinstitucional	2	18

4. RECOMENDACIONES



Recomendación 1 – Nuevo Marco Lógico

Problema identificado:

Los programas presupuestales 138 y 148, si bien su diseño era apropiado en su formulación inicial y bajo la consideración de sus problemas específicos respectivos, el primero de ellos no considera las diferencias entre el ámbito urbano e interurbano, y el segundo, se ciñe al ámbito urbano pero abarcando más aspectos de los meramente relacionados directamente con el mantenimiento y la seguridad vial en el ámbito urbano.

Este nuevo Marco Lógico debe ser reformulado para aquellas actividades orientadas a la mejora del mantenimiento y la seguridad vial dentro del ámbito urbano, estructurando dicho Marco sobre los principales ámbitos sobre los que se apoya la seguridad vial: infraestructura vial, usuario de la vía y vehículo

Recomendación:

Se propone la elaboración de un nuevo Marco Lógico para las actividades de mantenimiento y seguridad vial en el ámbito urbano, reformulando dicho Marco sobre los tres ámbitos ya citados: infraestructura vial, usuario de la vía y vehículo



Recomendación 1 – Nuevo Marco Lógico

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
Fortalecimiento del PP mediante el diseño de un nuevo marco lógico: - Identificar todas las causas del problema específico relacionadas la seguridad vial en el ámbito urbano, desagregando estas dentro de los tres factores sobre los que se apoya la seguridad vial: infraestructura vial, usuario de la vía y vehículo. - Profundizar en aquellas causas del problema relacionadas con el usuario (autorizaciones a vehículos menores, etc.), así como a las relacionadas con el estado de la infraestructura (gestión ineficiente del tránsito, etc.) o con el vehículo (habilitaciones a vehículos menores para transporte de viajeros, etc.) - Revisar literatura y estudios vinculados con el problema identificado, con el fin de sustentar la relación de causalidad - Diseñar los productos y actividades del nuevo marco lógico considerando los tres factores sobre los que se articula la seguridad vial: factor humano, vehículo e infraestructura, y considerando recomendaciones sobre factores transversales como son los factores Institucionales y Planificación, todo ello con un enfoque articulado	MTC CNSV CRSV Gobiernos Regionales Municipalidades provinciales Municipalidades Distritales	1 a 2 años	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad alta Institucional: Viabilidad media



Recomendación 1 – Nuevo Marco Lógico

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
Fortalecimiento del PP mediante el diseño de un nuevo marco lógico: - Modificar la lógica vertical de acuerdo con la propuesta desarrollada en los contenidos 23 -26 y la lógica horizontal de acuerdo con la propuesta desarrollada en el contenido 28. -Rediseñar una batería de indicadores , considerando los tres factores sobre los que se articula la seguridad vial ya mencionados, de acuerdo con la propuesta desarrollada dentro del contenido 28.	MTC CNSV CRSV Gobiernos Regionales Municipalidades provinciales Municipalidades Distritales	1 a 2 años	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad alta Institucional: Viabilidad media



Recomendación 2 – Normativa técnica

Problema identificado:

En el trabajo de campo, los actores entrevistados señalaron que la normativa técnica no es clara, en cuanto a la definición de las funciones y alcance de las diferentes instituciones (GR y GL) relacionadas a la provisión de los bienes y servicios del IPE.

En concreto, la normativa técnica actual no define claramente la delimitación de las áreas de intervención en relación a que unidades orgánicas deberían participar en el proceso de provisión de servicios de la IPE.

Recomendación:

Es necesaria una normativa técnica clara para la provisión de los servicios de seguridad vial, especialmente los relacionadas al mantenimiento de las vías urbanas y a la fiscalización de vehículos .



Recomendación 2 – Normativa técnica

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
- Realizar los ajustes normativos correspondientes incluyendo los siguientes criterios técnicos: - Definición clara de las funciones y obligaciones de las diferentes direcciones de los gobiernos regionales y gobiernos locales - Delimitación de las áreas de intervención. - Estandarización de las condiciones mínimas del mantenimiento de vías. - Mejorar la coordinación /comunicación entre la Municipalidad de Lima y las Municipalidades Distritales. - Creación de una normativa técnica sobre la homologación de los sistemas de semaforización.	- DGTT - Dirección de Regulación y Normatividad. - Dirección general de caminos y ferrocarriles - Gobiernos regionales - Gobiernos locales	1 año	Económico: Viabilidad media Político: Viabilidad media Institucional: Viabilidad media



Recomendación 3 – Revisión del PP0138 y PP0148

Problema identificado:

Se ha identificado que los métodos de agregación no son adecuados, específicamente las unidades de medida de dos productos:

PP0138: en el Producto 3000480 "Red vial auditada o inspeccionada de seguridad vial" se encuentran diferencias entre la unidad de medida del producto (kilómetro) y las unidades de medida de sus actividades (kilómetro, norma y estudio).

PP0148: Producto 2 "Gestión eficiente del tránsito tiene un método de agregación adecuado. Sin embargo, es importante señalar que en la ficha del indicador de producción física del Anexo 2 del PP0148 se señalan dos unidades de medida, la primera que es "sistema", y la segunda en "método de medición" del indicador, en el cual señalan que es: centros de control y sistemas de seguridad

Recomendación:

Revisión del PP0138 y PP0148



Recomendación 3 – Revisión del PP0138 y PP0148

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
- Replantear los métodos de agregación de los productos mencionados en cada uno de los PP's	OGPP - DGTT	1 año	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad alta Institucional: Viabilidad alta



Recomendación 4 – Revisión de los sub-procesos

Problema identificado:

La poca claridad en la definición de los procesos relacionados a la provisión de los bienes y servicios de los PP's, generan cuellos de botella que dificultan su provisión.

Existen cuellos de botella que dificultan la provisión de los bienes y servicios de los PP, especialmente relacionados con la obtención de autorizaciones, recursos económicos y humanos, y la coordinación interinstitucional. Además se han identificado cuellos de botella relacionado con la heterogeneidad de criterios con los que se realizan los servicios relacionados con la seguridad vial.

Recomendación:

Revisar y mejorar los sub-procesos bajo los cuáles se brindan los servicios vinculados a la seguridad vial, evitando los cuellos de botella relacionados con la ausencia de tiempos establecidos para la realización de los mismos y la heterogeneidad de los criterios de priorización y realización



Recomendación 4 – Revisión de los sub - procesos

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
- Aminorar los plazos de atención de solicitudes de autorizaciones y permisos de sub-procesos vinculados con la seguridad vial. - Mejorar la coordinación / comunicación entre los organismos, unidades u oficinas relacionadas con los subprocesos. - Definir los criterios bajo los cuales se priorizan y ejecutan los servicios relacionados con la seguridad vial.	- DGTT - Dirección de Regulación y Normatividad - Gobierno Regional - Gobierno Local - Municipalidades	2 a 4 años	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad media Institucional: Viabilidad alta



Recomendación 5 – Creación de sistemas de información

Problema identificado:

El trabajo de campo ha permitido identificar deficiencias en la medición de los indicadores de desempeño, las cuales presentan las siguientes causas:

- Los métodos para la medición resultan ser heterogéneos, enfocándose cada uno en ciertos aspectos dependiendo de la entidad responsable de la medición.
- En las visitas a campo y talleres se ha constatado que muchas municipalidades no cuentan con un área específica que se encargue de esto.
- No existe un sistema de gestión de la información. En los talleres y las visitas a las unidades y direcciones de los tres niveles de gobierno, en distintas regiones, se encontró que en su mayoría no existe un sistema de gestión de la información.
- En las unidades en las que si existen, la información recogida no presenta un alcance completo para el seguimiento de las intervenciones desarrolladas.



Recomendación 5 – Creación de sistemas de información

Problema identificado:

- Añadir que en las visitas a las unidades y direcciones de los tres niveles de gobierno se encontró que la mayoría no cuenta con un software para la medición de las metas físicas de sus actividades, razón por la cual realizan dicha tarea de forma manual, sin generar información para la identificación de cuellos de botella. A parte de ello, no se cuenta con un registro actualizado de vías urbanas.

Recomendación:

Se propone crear sistemas de información en todas las municipalidades distritales, que contengan información sobre actuaciones en la infraestructura, accidentes de tránsito, estado de las actuaciones, etc. Asimismo, reforzar el "Sistema Integral de Gestión (SIG)" con programación de metas físicas anuales.

Por último, diseñar un sistema de evaluación para todas las intervenciones en materia de seguridad vial y mantenimiento.



Recomendación 5 – Creación de sistemas de información

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
- Crear sistemas de información en todas las municipalidades distritales para el recojo de data sobre actuaciones de mantenimiento en las vías urbanas, accidentalidad registrada en estas vías, etc. y su procesamiento posterior. - Identificar y clasificar la data actual no estructurada, estableciendo los principales campos de información - Redefinir la metodología para la medición de los indicadores de tal manera que el resultado sea homogéneo - Definir los detalles entre los datos a estructurar y la lista de atributos - Adecuar la plataforma - Capacitar al equipo encargado en el uso del módulo	- OGPP- Oficina de Estadística - Municipalidades Distritales - CSNV	1 a 3 años	Económico: Viabilidad media Político: Viabilidad alta Institucional: Viabilidad media



Recomendación 6 – Minimización del impacto

Problema identificado:

Existen deficiencias en la gestión administrativa de los recursos destinados al desarrollo de las actividades diseñadas para la provisión de los bienes y servicios del PP0138

PP0138: Se han identificado actividades con un desempeño menor al programado en el PP, específicamente las relacionadas con los Productos 3000479 y 5001483

En el Producto 3000479 "Persona autorizada para conducir vehículos automotores" se presenta un problema relacionado con la gestión administrativa en dos sentidos. Los cambios organizacionales y la coordinación respecto a los cambios normativos.

Por otro lado, en el Producto 5001483 "Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial" se identifica un problema relacionado con el escasez de recursos humanos para hacer frente a la demanda de dicho de servicio. Esta situación a su vez se relaciona con dos problemas: La tercerización y las demoras en la aprobación y demoras en la elección de proyecto o tramos de ejes para ser auditados o inspeccionados.



Recomendación 6 – Minimización del impacto

Recomendación:

Minimizar el impacto de los cambios en la gestión administrativa y la escasez de recursos humanos, en la ejecución del PP0138



Recomendación 6 – Minimización del impacto

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
- Identificar con claridad las necesidades del recurso humano relacionados con el servicio de inspección y auditoría en seguridad vial para hacer frente a la demanda por dicho servicio. - Acelerar el tiempo de aprobación de los procesos de tercerización. - Definir criterios para la priorización de proyectos o tramos de ejes para ser auditados o inspeccionados - Brindar capacitaciones a los gobiernos regionales y gobiernos locales sobre los programas presupuestales.	OGPP - DGTT	1 a 2 años	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad media Institucional: Viabilidad media



Recomendación 7 – Ajuste en los plazos de ejecución

Problema identificado:

PP0138: En base al análisis presupuestario, así como del trabajo de campo se han identificado problemas en la ejecución presupuestaria respecto de las actividades de mantenimiento de las redes urbanas, tanto rutinario como periódico. Los principales problemas se relacionan con el monto asignado desde la unidad central, los plazos existentes para la ejecución de obras de mantenimiento y la coordinación entre el CNSV y los CRSV

Recomendación:

Ajustar los plazos de ejecución y la coordinación entre los organismos relacionados con la seguridad vial.



Recomendación 7 – Ajuste en los plazos de ejecución

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
- Definir criterios para la entrega, cantidad y priorización de los recursos económicos, incluyendo el tiempo de entrega de los mismos. - Mejorar la comunicación / coordinación entre el CNSV y los CRSV.	OGPP - DGTT	1 año	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad media Institucional: Viabilidad Alta



Recomendación 8 – Mejora de los criterios de programación

Problema identificado:

La mayoría de productos y actividades propuestos, tanto en el PP0138 como en el PP0148 no cuentan con adecuados criterios de programación, en algunos casos no cuentan con ninguno o se confunden con fuentes de información.

Recomendación:

Replantear los PP's 0138 y 0148, mejorando los criterios de programación para sus respectivos productos y actividades. Asimismo, establecer fuentes de información adecuadas para los mismos.

Recomendación 8 – Mejora de los criterios de programación

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
- Revisar y establecer criterios de programación para ambos PPs con sus respectivas fuentes de información.	OGPP	1 año	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad media Institucional: Viabilidad alta

Recomendación 9 – Revisión de las unidades ejecutoras

Problema identificado:

PP0148: Se ha identificado que las unidades ejecutoras no cuentan con unidades o direcciones que puedan realizar las actividades propuestas en los productos del PP. Asimismo, las fuentes de información correspondientes al mismo producto difieren dependiendo de la unidad ejecutora.

Recomendación:

Para la realización de las actividades propuestas en los productos del PP0148, es necesario revisar las unidades ejecutoras existentes junto con sus responsabilidades actuales y uniformizar las fuentes de información



Recomendación 9 – Revisión de las unidades ejecutoras

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
PP0148: - Identificar si las unidades ejecutoras son las suficientes para el desarrollo de las actividades. - Definir las unidades ejecutoras encargadas de realizar las actividades propuestas en el PP - Definir las unidades ejecutoras que podrían ser creadas (en caso sea necesario)	CNSV OGPP Gobiernos Regionales Gobiernos Locales Municipalidades	1 a 2 años	Económico: Viabilidad media Político: Viabilidad media Institucional: Viabilidad media



Recomendación 10 – Profundizar la información sobre costos unitarios

Problema identificado:

Las entidades y organismos relacionados con la seguridad vial no cuentan con información sobre los costos unitarios de sus respectivas actividades e intervenciones, esta información ha sido corroborada mediante el trabajo de campo realizado.

Recomendación:

Profundizar la información sobre costos unitarios de sus actividades e intervenciones..



Recomendación 10 – Profundizar la información sobre costos unitarios

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
- Realizar una evaluación presupuestal con la finalidad de identificar los costos de unitarios de las actividades e intervenciones correspondientes a cada uno de los PP's.	OGPP - Oficina estadística Gobierno Regional Gobierno Local Municipalidades	2 a 3 años	Económico: Viabilidad media Político: Viabilidad alta Institucional: Viabilidad alta



Recomendación 11 – Fortalecimiento de la institucionalidad

Problema identificado:

La débil coordinación interinstitucional genera problemas en la provisión de los bienes y servicios del PP138.

Se ha visibilizado una débil coordinación institucional, así como una falta del rol rector del MTC dentro del ámbito urbano, pese a ser algo demandado por los gobiernos locales (así se los han manifestado al equipo consultor en las entrevistas mantenidas con las municipalidades provinciales y distritales).

Recomendación:

Se propone fortalecer la institucionalidad a través de la clarificación de alcances/funciones entre los distintos actores vinculados, mejora de la posición del MTC como entidad rectora y articuladora, y por último, la articulación de políticas, planes, programas e intervenciones con los distintos sub-sistemas.



Recomendación 11 – Fortalecimiento de la institucionalidad

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
MTC articulará el PP. En este sentido es necesario que: -Se conforme un grupo de trabajo del MTC que desarrolle un documento enfocado a facilitar la toma de decisiones. -Se revisen los alcances, programas, políticas, proyectos e intervenciones que los distintos actores desarrollan. -Visitas a órganos/áreas técnicas de los demás actores para validar lo identificado y/o recoger información adicional. Se generan espacios de coordinación en el MTC -Formar la Mesa de Trabajo del MTC -Establecer reuniones periódicas de la Mesa de Trabajo del MTC -Identificar criterios para definir temas estratégicos por atender, espacios de colaboración institucional, entre otros. La planificación se da de forma consensuada entre todos los actores -Ajustar los instrumentos de gestión / normativos de los distintos actores -Articulación de los planes, programas y proyectos del MTC y CNSV -Efectivizar los espacios de interacción actuales	CNSV CRSV CDSV	1 a 3 años	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad alta Institucional: Viabilidad media



Recomendación 12 – Fortalecimiento de las relaciones interinstitucionales

Problema identificado:

La débil coordinación interinstitucional genera ineficiencias para la provisión de los bienes y servicios del PP138

Dentro de los diferentes ámbitos de gobierno (nacional, regional, provincial y distrital) se presenta una débil gestión interinstitucional y una falta de coordinación entre ellos, la cual evidencia la débil articulación entre sus direcciones y entre las distintas municipalidades.

Recomendación:

Es fundamental fortalecer las relaciones entre los diferentes Gobiernos, especialmente en aquellas áreas vinculadas directamente con las actividades de mantenimiento, tránsito y seguridad vial.



Recomendación 12 – Fortalecimiento de las relaciones interinstitucionales

Actividades específicas para implementar la recomendación	Involucrados	Tiempo de implementación	Factibilidad de implementación
MTC, CNSV, Gobierno Regional, Provincial y Distrital con una estructura organizacional que articula y tiene enfoque por procesos: -Identificar bienes y servicios que brinda cada institución -Mapear los procesos asociados en sus distintos niveles -Automatizar los procesos e incorporar un enfoque de mejora continua -Redefinir unidades funcionales de acuerdo a los procesos principales Los diferentes niveles de gobierno tienen buena comunicación interna, planificación y apropiación del PP -Identificar a los stakeholders -Identificar los enlaces críticos y la información que se desea transmitir -Seleccionar el medio y estilo de comunicación -Ajustar la planificación y programación de manera continua -Articular la implementación del PP entre los diferentes niveles de gobierno	CNSV CRSV CDSV Gobiernos Regionales Municipalidades provinciales Municipalidades Distritales	1 a 2 años	Económico: Viabilidad alta Político: Viabilidad alta Institucional: Viabilidad media

8.5. DOCUMENTO DE DIFUSIÓN CORTO


PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

PpR
Presupuesto
por Resultados

EDEP EVALUACIÓN DE DISEÑO Y EJECUCIÓN PRESUPUESTAL

RESUMEN INFORMATIVO

INTERVENCIÓN: “Reducción del costo, tiempo, costo ambiental e inseguridad en el sistema de transporte”.



MONTO DE INTERVENCIÓN:

S/ 8,402, millones (PIA 2013)
S/ 9,094, millones (PIA 2014)
S/ 8,533, millones (PIA 2015)
S/11,179, millones (PIA 2016)
S/12,214, millones (PIA 2017)

INVOLUCRADOS:

MTC, Gobiernos Regionales, Gobiernos locales

PERIODO DE EVALUACIÓN:

2013- 2017

X|RESULTADO: “Reducción del costo, tiempo, costo ambiental e inseguridad en el sistema de transporte”.

DESCRIPCIÓN Y DIAGNÓSTICO

MTC, ente rector del tema de la Seguridad Vial, diseño en el año 2016, el Programa Presupuestal 0138: “Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte”, vigente hasta el año 2017. Asimismo, diseño el programa presupuestal 0148: “Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano, implementando a partir del año 2018.

En términos presupuestales y de ejecución, el presupuesto se distribuyó progresivamente en todas las regiones del país, siguiendo la política de descentralización desarrollada en el país en la última década.

Actualmente, el Programa Presupuestal 0138 cuenta con diez actividades relacionadas con la seguridad vial, distribuidas en tres productos: (i) Persona autorizada para conducir vehículos automotores, (ii) Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial y (iii) Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial.

Por su parte, el Programa Presupuestal 0148 cuenta con quince actividades vinculadas con la seguridad vial, distribuidas en tres productos: (i) Control del parque automotor en vías urbanas, (ii) Gestión eficiente del tránsito y (iii) Infraestructura urbana con mantenimiento.

Como parte de su evaluación, se ha determinado que la intervención pública requiere mejoras estructurales, a nivel de diseño que permitan responder adecuadamente a la problemática actual de seguridad vial en el país.

Asimismo, se ha identificado descoordinación entre las unidades ejecutoras de los gobiernos regionales y locales y el MTC.



DISEÑO

La EDEP recomienda

1

Elaborar un nuevo Marco Lógico para las actividades de mantenimiento y seguridad vial en el ámbito urbano, reformulando dicho Marco sobre los tres ámbitos ya citados: infraestructura vial, usuario de la vía y vehículo.



PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN

La EDEP recomienda

1

Elaborar una normativa técnica clara para la provisión de los servicios de seguridad vial, especialmente los relacionadas al mantenimiento de las vías urbanas y a la fiscalización de vehículos.

2

Revisar los métodos de agregación en los PP0138 y PP0148

3

Revisar y mejorar los sub-procesos bajo los cuáles se brindan los servicios vinculados a la seguridad vial, evitando los cuellos de botella relacionados con la ausencia de tiempos establecidos para la realización de los mismos y la heterogeneidad de los criterios de priorización y realización

4

Crear sistemas de información en todas las municipalidades distritales, que contengan información sobre actuaciones en la infraestructura, accidentes de tránsito, estado de las actuaciones, etc.

Asimismo, reforzar el “Sistema Integral de Gestión (SIG)” con programación de metas físicas anuales.



PRESUPUESTO Y RESULTADOS

La EDEP recomienda

1

Profundizar la información sobre costos unitarios de sus actividades e intervenciones.

2

Replantear los PP's 0138 y 0148, mejorando los criterios de programación para sus respectivos productos y actividades. Asimismo, establecer fuentes de información adecuadas para los mismos.

3

Para la realización de las actividades propuestas en los productos del PP0148, es necesario revisar las unidades ejecutoras existentes junto con sus responsabilidades actuales y uniformizar las fuentes de información.

4

Minimizar el impacto de los cambios en la gestión administrativa y la escasez de recursos humanos, en la ejecución del PP0138.

5

Ajustar los plazos de ejecución y la coordinación entre los organismos relacionados con la seguridad vial.

8.6. MATRIZ DE LEVANTAMIENTO DE COMENTARIOS

N.º	Sección observada	Comentario	Levantamiento de comentarios
Comentarios generales			
1	El informe en su conjunto	Comentario general 1: El Tercer Entregable presenta los contenidos de la Matriz de Evaluación, así como los de la Matriz de Conclusiones y Recomendaciones, sin embargo, la forma en que se ha estructurado el Informe, muestra cierto desorden al presentar las ideas, por lo que no permite visibilizar los hallazgos más importantes de la evaluación, limitando la comprensión de los puntos de mejora que propone el panel de evaluadores para la intervención evaluada.	Se ha mejorado el orden completo del documento para facilitar la comprensión
2	Matriz de conclusiones y recomendaciones	Comentario general 2: Algunas de las conclusiones y recomendaciones, sobre todo en los aspectos de implementación, han sido abordadas someramente sin resaltar los hallazgos del estudio y sin concluir con la opinión de los evaluadores frente a la evidencia encontrada.	Se ha profundizado en el análisis en las conclusiones y recomendaciones y en general en todos el documento. Asimismo, el equipo evaluador ha dado recomendaciones en función de los hallazgos
3	Matriz de conclusiones y recomendaciones	Comentario general 3: Según los TdR, cada recomendación debe estar claramente relacionada a la conclusión que la ha generado; a su vez estas (conclusiones y recomendaciones) deben estar alineadas con las preguntas de evaluación. Además, las recomendaciones deben ser concretas y coherentes con la correspondiente área de mejora o problema identificado y con las actividades específicas que se proponen para su implementación. Por tanto, se requiere tener en consideración lo señalado al momento de proponer sus recomendaciones y las	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad, incluyendo los puntos mencionados en el comentario

		actividades específicas. Propuestas muy generales, no vinculadas a la problemática evaluada, no son aceptables.	
4	Matriz de conclusiones y recomendaciones	Comentario general 4: Priorizar y especificar las acciones para la implementación de las recomendaciones. Luego de la última reunión (miércoles 07 de febrero) con el equipo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) quedó evidenciado que se requiere un mayor detalle y justificación de las propuestas de mejora planteadas. Para ello, se sugiere una reunión de trabajo con los responsables para la validación de dichas acciones. Se requiere presentar un acta de dicha reunión.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad, incluyendo los puntos mencionados en el comentario
5	Matriz de conclusiones y recomendaciones	Comentario general 5: Revisar la justificación de algunas conclusiones, en especial de aquellas sustentadas en el trabajo de campo. Según la metodología que rige la presente evaluación, el trabajo de campo no provee información estadísticamente representativa, por tanto, se debe tener prudencia al momento de presentar alguna afirmación. Se sugiere la triangulación de las diferentes fuentes utilizadas en el análisis al momento de concluir o proponer una afirmación.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad, incluyendo los puntos mencionados en el comentario

6	El informe en su conjunto	Comentario general 6: Según está establecido en los procedimientos que rigen las evaluaciones del Presupuesto por Resultados (PpR), el Informe Final de cada EDEP debe ser publicado en la página web del MEF. En este sentido, se requiere cuidar al máximo la redacción y ortografía del mismo, así como respetar los márgenes y dimensión de las tablas, gráficos, etc. que se presenten. Se recomienda, además, que para el caso de las matrices, se presenten los contenidos de forma numerada, así se tendrá un mejor entendimiento de la relación entre los problemas identificados, las conclusiones y las recomendaciones.	El orden y redacción del informe ha sido corregido y mejorado en su totalidad
7	El informe en su conjunto	Comentario general 7: En términos de redacción y presentación, se requiere corregir el Informe, por ejemplo: - Cambiar los encabezados. No es la parte 2 del Informe, sino el Informe Final. - Eliminarsen los subtítulos de Análisis preliminar (por ejemplo, págs. 167,317). No hay análisis preliminar pues nos encontramos en el informe final de la evaluación. - Eliminar párrafos relacionados al informe 2 (pág. 388) o que den cuenta de acciones futuras, pues este es el informe final de la evaluación. - No repetir los datos. Si ya se consideraron algunos datos en la parte de diagnóstico (parte 1), no volver a repetir durante el análisis (parte 2). Por ejemplo, datos de resultado específico de los PP (pág. 333)	El orden y redacción del informe ha sido corregido y mejorado en su totalidad
8	El informe completo, específicamente la matriz de conclusiones y recomendaciones	Comentario general 8: El poder subsanar las observaciones planteadas va a requerir de reuniones	Se ha realizado la reunión solicitada el día viernes 16 de marzo del 2018

		y/o talleres con los actores involucrados del MTC a efectos de poder concretar las conclusiones y recomendaciones. Se requiere presentar un acta de las reuniones realizadas.	
Comentarios específicos			
N.º	Sección observada	Comentario	
10	Resumen ejecutivo Página 11: "(...) la infraestructura vial, el usuario de la vía y el vehículo. Son por tanto estos ámbitos sobre los que se ha desarrollado el nuevo Marco Lógico de la IPE."	Observación: En este contexto "IPE" significa "Intervención Pública Evaluada"; sin embargo, según el Glosario (pág.2) significa "Instituto Peruano de Economía". Verificar.	Se ha corregido dicho error
11	Contexto (Contenido 01) Página 16-19: "El Plan contenía actividades puntuales de capacitaciones, identificación de puntos negros y actuaciones genéricas, si bien no existía para ello una base de datos suficientemente confiable. Este Plan no fue renovado a su finalización."	Observación: En realidad se hizo una evaluación al plan para retroalimentar el nuevo plan. De repente esta parte se puede enfocar en los logros alcanzados con dichos documentos.	El contenido ha sido reorganizado en su totalidad con el fin de facilitar la comprensión y aumentar la información
12	Descripción y estado de la infraestructura vial (Contenido 01) Página 20: "En este sentido deberían tomarse medidas por parte de la DGCyF en coordinación con Provias Descentralizado y los Gobiernos Regionales y Locales para darle continuidad a esta información".	Observación: Se vienen tomando medidas por la DGCyF a través de la Dirección de Caminos, así desde el 2017 viene desarrollando el Inventario Vial de Carácter Básico de la Red Vial Vecinal o Rural de los Departamentos de Huánuco, Cusco y Piura (se sugiere para mayor previsión dialogar con DGCYF para saber el estado situacional de este trabajo). Además, Provias Descentralizado con financiamiento del Programa de Apoyo al Transportes Subnacional-PATS, tiene previsto financiar desde el 2018 la elaboración del Inventario Vial de todas las provincias del país excepto Lima,	El contenido ha sido reorganizado en su totalidad con el fin de facilitar la comprensión y aumentar la información

		Callao y las provincias de los departamentos de Huánuco, Cusco y Piura, así como, financiará el Inventario Vial de todas las regiones.	
1 3	Accidentalidad y seguridad vial (Contenido 01) Página 24: “Los procedimientos establecidos para el recojo de la información. No existe un formulario estandarizado para el levantamiento de la información por parte de la PNP (...).”	Observación: Mediante R.D. N° 4709-2006-MTC/15 de fecha 10.08.2006, se aprobó el Formato de Registro de Accidentes de Tránsito en donde constará la información referida al accidente de tránsito”.	El contenido ha sido reorganizado en su totalidad con el fin de facilitar la comprensión y aumentar la información
1 4	Modelo Conceptual (Análisis de causas) (Contenido 04) Página 50: “Como evidencia que justifique la relación de causalidad respectiva se tiene: •Evaluación Económica, Social, Ambiental e Institucional del Provías Rural, Instituto Cuánto 2004.”	Observación: Esta evidencia está referida especialmente a red no pavimentada. Se requiere verificar la pertenencia por que el IMD puede tener alta diferencia respecto a la RVN.	El contenido ha sido reorganizado en su totalidad con el fin de facilitar la comprensión y aumentar la información
1 5	Direcciones de línea del MTC (Contenido 09) Página 164	Observación: Incluir a OGPP-MTC, que tiene el rol de la Coordinación Territorial del PP 0138, así mismo, existe un Equipo Técnico del PP 0138 como MTC (ver Directiva N° 002-2016-EF/20.01-Directiva para los Programas Presupuestales en el marco del Presupuesto por Resultados). También debe aparecer en la Tabla 20 (pág. 436, referido a propuesta de coordinación interinstitucional). Se sugiere dialogar con CPC Herlinda Fierro de OGPP, quien lleva la parte técnica de la Coordinación Territorial.	El contenido ha sido reorganizado en su totalidad, incluyendo ea la OGPP

1 6	Relación interinstitucional (Contenido 08) Página 138: Texto observado: "En primer lugar, cabe indicarse que, por su singular importancia e implicaciones de toda índole, la política de Seguridad Vial, al igual que ha sucedido en los países que han conseguido mejoras significativas en este terreno y contrariamente a lo que sucede en la actualidad en el Perú, debe ser obligatoriamente una política prioritaria del Estado."	Observación: Se observa que el D.S. N° 027-2007-PCM que aprueba las políticas nacionales de obligatorio cumplimiento, no ha considerado la de Seguridad Vial.	Se ha incluido dicho decreto en el contenido
	Relación interinstitucional (Contenido 08) Página 143: Texto observado: "Además a través de la DGTT, cumple un rol promotor que implica orientar a los ciudadanos en todo lo referente a la emisión de licencias; un rol acreditador donde se transfiere competencias y recursos para la emisión de licencias a aquellos Gobiernos Regionales que acreditan capacidades según el mandato de la descentralización; y un rol de autorización a los Establecimientos de Salud encargados del examen de aptitud psicosomática (...)."	Observación: Mediante el D.S. N° 007-2016 se aprobó el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, en cuyo literal b), numeral 4.2.1 del Artículo 4° establece como competencia de Gestión del MTC: "Administrar el Registro de Entidades Habilitadas para expedir Certificados de Salud para postulantes a Licencias de Conducir (RECSAL)".	Se ha incluido dicho decreto en el contenido
	Relación interinstitucional (Contenido 08) Página 144: Texto observado: "Rol de los Establecimientos de Salud acreditados: Estos ejercen el rol evaluador, siendo los responsables de definir o no el cumplimiento de los criterios mínimos establecidos en la Directiva N° 006-2007-MTC/15 para los exámenes psicosomáticos y reportar, a través el SNC, los resultados a la DGTT"	Observación: Mediante el D.S. N° 007-2016, se dispuso el rol de las ECSAL2 acreditadas por el MINSA para realizar las evaluaciones médicas: Estas ejercen el rol evaluador, siendo los responsables de definir el cumplimiento o no cumplimiento de los criterios mínimos establecidos en la Directiva N° 239-MINSA-2017/DGIESP para la realización de los exámenes médicos y reportar los resultados a la DGTT- MTC a través del Sistema Nacional de Conductores.	Se ha incluido dicho decreto en el contenido

Afiliación a los beneficiarios (Contenido 12) Página 262 Texto observado: "El criterio para este producto podría ser más específico. ¿A qué se refiere con requisitos mínimos? Es decir, si bien es consistente con la población objetivo planteada en el PP, debería señalarse el límite de edad."	Observación: De conformidad al Artículo 20 del D.S. N° 007-2016.- Licencias de Conducir para adultos mayores. A partir de los setenta (70) años de edad, el conductor sólo podrá obtener o revalidar a una Licencia de Conducir de Clase A categoría I, cuyo plazo de vigencia será el siguiente: - Cinco años: A partir de setenta (70) años hasta los setenta y cinco (75) años de edad. - Tres años: A partir de setenta y seis (76) años hasta los ochenta (80) años de edad. - Dos años: A partir de ochenta y uno (81) años de edad.	Se ha incluido dicho decreto en el contenido
Coordinación interinstitucional (Contenido 30) Página 463: Texto observado: "Ejercen el rol evaluador de las reglas de tránsito (licencia A-I) y de manejo, reportando a través del SNC los resultados (...)"	Observación: Tener en consideración las siguientes funciones también: obtención licencia AI y revalidación/re categorización licencias AII y AIII.	Se ha incluido dicho comentario en el contenido
Coordinación interinstitucional (Contenido 30) Página 465: Texto observado: "Rol del Gobierno Nacional: A través de la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial, es responsable de evaluar y proponer a las autoridades competentes normas que conlleven el mejoramiento de la Seguridad Vial. (DS-3-2008-MTC/1d)"	Observación: Tener en consideración que el Decreto Supremo correcto al que se hace referencia es el D.S. N° 010-96-MTC.	Se ha incluido dicho decreto en el contenido
Páginas 148, 149, 150 y 151 Relación interinstitucional (Contenido 08) Texto observado: "5006109. Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia Rol de la Dirección de Regulación y Normatividad.- Es la unidad orgánica de la DGTT responsable de formular proyectos de normas,	Observación: Rol de la Municipalidad de Lima.- Por delegación de la Municipalidad de Lima, el Instituto Metropolitano Pro transporte de Lima, organismo público descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima, ha puesto en marcha el Programa de Chatarreo de	Se ha incluido a la MML en el contenido

	reglamentos y otras disposiciones (...)."	las Unidades de Transporte Público.	
	Página 150, 302 y 407 Contenido 08, 15 y 30 Texto observado: "5006110. Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas inteligentes de Transportes Interoperable"	Observación: Agregar el Rol de SUTRAN, que se encarga de supervisar y fiscalizar a las empresas de transporte de mercancías. (No se debe incluir en esta actividad)	Se ha incluido el rol de la SUTRAN dentro del contenido
	Página 151 Relación interinstitucional (Contenido 08) Texto observado: "5006112. Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos. Rol de la Dirección de Circulación y Seguridad Vial.- Se encarga de realizar actividades de seguridad vial en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad"	Observación: Reemplazar por "Rol del Consejo Nacional de Seguridad Vial: realizar auditorías de seguridad vial y detección de puntos críticos de accidentalidad".	Se ha realizado el cambio requerido en el contenido
	Página 138 Relación interinstitucional (Contenido 08) Texto observado: "En primer lugar, cabe indicarse que, por su singular importancia e implicaciones de toda índole, la política de Seguridad Vial, al igual que ha sucedido en los países que han conseguido mejoras significativas en este terreno y contrariamente a lo que sucede en la actualidad en el Perú, debe ser obligatoriamente una política prioritaria del Estado."	Observación: Se observa que el D.S. N° 027-2007-PCM que aprueba las políticas nacionales de obligatorio cumplimiento, no ha considerado la de Seguridad Vial.	Se ha incluido dicho decreto en el contenido
17	Página 189 Sub-proceso para la entrega de bienes y/o servicios provistos a la población atendida.(Contenido 11) Texto observado: "Respecto al proveedor, no queda claro cuáles son los insumos que brindan los responsables para realizar el proceso."	Observación: Los insumos para la fabricación de licencias de conducir consisten en: papel micro poroso con sus respectivos hologramas y láminas de seguridad, de acuerdo a las características que dispone la Directiva N° 002-2009-MTC/15 aprobada con la R.D. N° 1021-2019-MTC/15, para que las	Se ha incluido dicho decreto en el contenido

		licencias sean emitidas en formato homogéneo.	
1 8	Página 353-372 Modelo conceptual (Contenido 19) Gráfico N° 23 Propuesta de modelo conceptual de Árbol de problemas “(…) la propuesta de modelo conceptual de esta EDEP incluye tres de estos ámbitos como causas directas (usuario de la vía, vehículo e infraestructura) y la gestión interinstitucional como parte incluida dentro de la recomendación de mejora de capacidades de planificación”.	Los evaluadores presentan su propuesta de árbol de problemas en base a un modelo tripartito: usuario de la vía, vehículo e infraestructura. No obstante, no concluyen cuáles de estos ámbitos (y sus factores) no son abordados (parcial / totalmente) en el modelo actual sobre el cual se basa la problemática de la intervención evaluada. Según la matriz de preguntas se requería contestar no solo si el árbol de problemas planteado era consistente con el diagnóstico de la situación sino también qué causas no estaban identificadas o requerían mayor evidencia. En ese sentido, se requiere identificar cuáles son los elementos que, actualmente, el MTC no ha considerado, y que estarían limitando el análisis de alternativas y definición de productos y actividades para alcanzar el propósito de la misma. Cabe señalar que en las reuniones de trabajo con el MTC, se ha mostrado un fuerte interés por el tema del usuario, el cual es un factor determinante para abordar la problemática actual, y que se entiende, es el factor menos trabajado. Asimismo, el modelo planteado contempla factores transversales tales como: factores institucionales, normativos y coordinación interinstitucional. En este sentido, se requiere desarrollar estos factores y su vinculación con la	Se ha realizado un análisis causa por causa para determinar que factores no son abordados en el modelo actual sobre el cual se basa la problemática de la intervención evaluada.

		problemática evaluada aterrizada a la realidad peruana. No se ha podido comprender que se quiere explicar al decir que estos han sido “incluidos dentro de la recomendación de mejora de capacidades de planificación” (pág.357).	
1 9	Página 379 Validación del propósito y/o fines de la IPE (Contenido 24) Población Objetivo. Tabla N°95. Criterio de focalización PP148 Dice: Fuente. Elaborado por Consorcio TÁRYET S.L. EN PERÚ – Metis Gaia S.A.C	Observación: Debe adecuarse la fuente correcta. Esta tabla es del MTC, presentado en el Anexo 02 que sustenta el diseño del PP 148.	Se ha colocado la fuente correcta

20	Página 388-389 Validación del propósito y/o fines de la IPE (Contenido 24) Población Objetivo “Se propone como nueva población objetivo la población de las 32 ciudades incluidas como población potencial dentro del PP148. En estas 32 ciudades se concentra el 55.70% del total de la población peruana estimada para el 2015 por el INEI.	El PP 148 aborda la problemática del Transporte Urbano en general, en cambio la evaluación solo comprende algunos elementos de la misma que son las acciones de mantenimiento y seguridad vial en el transporte terrestre en el ámbito urbano. Asimismo, según el mapeo de actividades realizada en la etapa diagnóstica, se evidenció que, para el caso de servicios, como no existe una delimitación entre lo urbano o rural, estos continúan bajo el diseño del PP 138. Por definición, la población objetivo de una intervención debe abarcar las poblaciones priorizadas para la atención de cada uno de los productos y servicios que brinda. El quipo consultor señala que para el tema de la seguridad vial no se debe aplicar los criterios de focalización sino debe considerarse toda la población potencial del PP 148, lo cual justifica en relación a los datos levantados del trabajo de campo. Metodológicamente, no se considera que esa evidencia sea contundente para justificar la propuesta. Asimismo, los datos presentados para el cálculo de la población corresponden al 2015, cuando actualmente ya se cuenta con datos proporcionados por el INEI para el 2016 sobre la Población Peruana. Se debe actualizar. Asimismo, se considera que existe información estadística (la que se está adjuntando en un CD) que podría ayudar a definir mejor a la población, como por ejemplo: • Accidentes de tránsito según departamento 2004-	Se reubicó la parte correspondiente a población dentro de contenido 05. Cabe mencionar que la población no era parte de la matriz de evaluación

		2016 • Tasa de accidentes por cada 100,000 habitantes por departamento 2010-2016 • Tasa de fallecidos por accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes por departamento 2010-2016 Se requiere revisar si existe información que permita la cuantificación y caracterización de la población, o si es posible calcular algún proxy que diferencie las estadísticas en la red vial urbana de las redes interurbanas. Adicionalmente, en el link adjunto se podrá encontrar información sobre infracciones de tránsito, denuncias de accidentes, etc. que pueden ayudar a la identificación y caracterización de la población para la intervención evaluada: http://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/seguridad-ciudadana/#url	
2 1	Página 390-410 Validación de los componentes diseñados (Contenido 25) “Se considera necesario incluir un nuevo producto relacionado con el comportamiento del usuario y enfocado a conseguir un usuario de la vía con menor incumplimiento e infracciones. Como evidencia que sustente este producto, se considera primordial las entrevistas mantenidas con los encargados de educación y seguridad vial de los Gobiernos Regionales, encargados de la capacitación a conductores infractores y conocedores directos del problema citado” (pág. 407).	No se explicita que información se obtuvo del trabajo de campo que fortalezca la evidencia bibliográfica para justificar la inclusión de este producto.	Se han realizados los ajustes correspondientes
2 2	Página 409-412 Validación de los componentes diseñados (Contenido 25) Los evaluadores plantean 7 productos y una	Observación: De la forma en que está presentado es difícil identificar qué ajustes se están planteando al diseño de la intervención evaluada.	Se ha reordenado el contenido con el fin de hacer más fácil su comprensión

	recomendación adicional sobre Capacidades de planificación.		
2 3	Validación de las actividades diseñadas Tabla n° 104. Propuesta de actividades para el nuevo marco lógico (pág. 429) y recomendaciones adicionales: Recomendaciones adicionales. (Contenido 26)	Según la matriz de preguntas, el equipo evaluador debía analizar y emitir opinión si las actividades propuestas son necesarias y suficientes para el cumplimiento de cada producto; y cuáles otras actividades serían relevantes considerar. Se ha presentado la propuesta de actividades, sin embargo se requiere que el análisis se organice, de manera ordenada, que permita identificar: i. Que actividades del diseño vigente, el panel de consultores recomienda seguir implementando (tal como se viene realizando actualmente) ii. Que actividades del diseño vigente, a la luz de la evidencia presentada, requieren ser ajustados. Al respecto señalar si este ajuste requiere: - o Una especificad en su modelo operacional de la actividad - o Requiere un rediseño iii. Que actividades no están siendo abordado actualmente por el MTC, y qué tareas / insumos debe considerar	Se ha realizado los ajustes correspondientes
		Sobre las recomendaciones adicionales: Metodológicamente no es posible recomendar actividades sin vincularlas a algún producto del Marco lógico de la intervención. Se requiere revisar lo propuesta. Por ejemplo: - Normas o manuales de seguridad vial adaptados a las vías urbanas Salvo el énfasis dado al ámbito urbano, actualmente, esta actividad	Se ha realizado los ajustes correspondientes

		forma parte del producto Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial (PP 138), la misma que según lo indicado en la anterior observación 14 (caso 7), no se entiende porque se ha eliminado.	
2 4	Validación de los Indicadores Tabla N° 109. Propuesta de Indicadores de desempeño (Págs. 448-454) “Dada la situación actual en el país de los datos relacionados con la accidentabilidad, no sería realista tratar de considerar indicadores muy detallados, porque a día de hoy no sería posible obtener su cálculo, pero sí tenerlos en cuenta para analizar su incorporación en un futuro lo más próximo posible”. (Contenido 28)	La matriz de preguntas requería de parte de los evaluadores revisar si los indicadores relacionados a la problemática evaluada son suficientes y adecuados, y sobre todo plantear cuales serían las fuentes de verificación más adecuadas. Los evaluadores presentan una propuesta de indicadores pero señalan que no es posible su medición en las condiciones actuales. En este sentido, la propuesta de indicadores planteada por el equipo consultor no genera mayor valor agregado, si es que esta no va acompañada de los criterios, acciones y/o metodologías necesarias, a ir implementando progresivamente, a efectos de obtener indicadores pertinentes con fuentes confiables.	Se realizó la propuesta de fuentes de información y del sistema de información en el contenido 34 y 35
2 5	Tabla N° 110. Propuesta de Indicadores de Producción Física (Contenido 28)	Con respecto a las actividades N° 1.3 y 1.4 del Producto 1 “Inspecciones a los centros médicos de expedición de certificados médicos de aptitud para obtener licencia de conducir” e “Inspecciones a las escuelas de Conductores en la expedición de los certificados de profesionalización” que proponen dentro de los nuevos indicadores de producción física, evaluar la pertinencia de reformularse como: “Número de procesos sancionadores culminados” tanto para los centros médicos como para	Se reformuló el indicador señalado.

		las Escuelas de Conductores a los cuales se encontró con infracciones. El motivo es que las inspecciones de por sí no garantizan mejora del desempeño de estas entidades sino que se apliquen las sanciones que determina el Reglamento.	
2 6	Coordinación interinstitucional (Contenido 30) “El MTC es ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, pero en el ámbito urbano sus competencias quedan muy limitadas en cuanto a mantenimiento de la infraestructura vial, cuyas competencias recaen en las municipalidades distritales” “En materia de seguridad vial, las principales coordinaciones entre Gobierno Regional y Local y MTC se canalizan a través de los Consejos Regionales y Provinciales de Seguridad Vial, quienes a través del Consejo Nacional de Seguridad Vial coordinan las acciones en esta materia”	El equipo consultor no ha terminado de identificar aspectos específicos en los cuales la coordinación es débil o limitada. Se requiere mayor profundización que especifique donde se rompe la articulación entre los diferentes actores. En las reuniones el MTC sostuvo que también se debe evaluar las siguientes problemáticas: - o El problema en relación a la normatividad no es la inexistencia de normas, sino la aplicabilidad de la misma. - o En materia de seguridad vial, el MTC sugiere que la limitante es que no existe una metodología, por ejemplo, en relación a planes de movilidad urbana, ni tampoco un acompañamiento para que los gobiernos locales elaboren sus planes de seguridad vial. - o En relación al mantenimiento, el MTC señaló, por ejemplo, que las municipalidades no requieren coordinar con la municipalidad de Lima, a excepción del desvío de rutas, pero no para la intervención en sí.	Se ha identificado con mayor precisión los aspectos en los cuales la coordinación ha sido débil o escasa, y en donde se requiere de una mayor coordinación entre actores resaltando el rol del MTC, CNSV y de los gobiernos sub-nacionales.
	Tabla N°111 Propuesta de coordinación Interinstitucional. (Contenido 30)	Según la matriz de preguntas, existen actores adicionales al MTC involucrados en el transporte terrestre urbano, como son: La policía nacional, las municipalidades, el MVCS, entre otros. El propósito de este análisis era poder evaluar los niveles de coordinación interinstitucional y de	Se ha incluido a los actores mencionados dentro del análisis

		articulación territorial, explicitando si existe duplicidad con otras intervenciones del estado, cuáles, en qué medida se podían articular, y sobre todo, señalar los pasos necesarios para que se de esta articulación. No ha establecido opinión respecto de cómo debiera abordarse la articulación vertical y horizontal, especialmente para los procesos evaluados de mantenimiento y seguridad vial.	
2 7	Coordinación interinstitucional (Contenido 30) “Con relación a la coordinación del MTC a nivel de Gobierno Nacional, resaltan los vínculos con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y Ministerio de Educación, además de la Policía Nacional del Perú, que cuentan con las siguientes funciones en materia de seguridad vial en infraestructura vial:...”	Agregar la coordinación con el Ministerio de Salud, entidad que tiene a su cargo: o Normativa que contiene los requisitos y condiciones de acceso que deben cumplir las instituciones prestadoras de salud para prestar el servicio de evaluaciones a los postulantes a licencias de conducir. o Elaboración de las directivas que contiene las exigencias físicas y psicológicas que los postulantes a licencias de conducir.	Se han realizado los ajustes correspondientes
2 8	Coordinación interinstitucional (Contenido 30) “Por este motivo, sería necesario contar con un sólo programa presupuestal articulado (...) en el que el MTC marque lineamientos y asuma su rol de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre” “Dicho rol deberá asumir también la rectoría de dictar las funciones y alcances del resto de Ministerios que participan en esta materia; el MVCS, MINSA y PNP”	Se requiere reflexionar acerca de esta recomendación, tomando en cuenta que el PP 138 y PP 148 abordan, según su diseño actual, una problemática mayor al alcance planteado en la evaluación, la cual solo comprende algunos elementos de los PP en mención referidos a las acciones de mantenimiento y seguridad vial en el transporte terrestre en el ámbito urbano.	Se han realizado los ajustes correspondientes
2 9	Procesos de implementación (Contenido 31)	Según la matriz de preguntas, en este punto debía poder identificarse las barreras institucionales que afectan la entrega de bienes y/o servicios de la intervención evaluada. La conclusión final sobre	Se ha mejorado la identificación de problemas y se ha incluido información de campo a nivel sub-nacional

		este punto pareciera recaer, solamente, en un tema normativo y de coordinación que lleva a la duplicidad de funciones y conflictos entre diferentes entidades de los tres niveles de gobierno. Se requiere profundizar la evidencia que llevó a esta conclusión, y detallar los casos de las ciudades visitadas durante el trabajo de campo.	
30	Evaluación de los subprocesos	Se debía analizar los cuellos de botella para los productos y actividades priorizadas. Emitir juicio de valor acerca de algunos hechos que afectan los procesos evaluados, tales como: - Conductores que manejan si licencias de conducir. - Aquellos que las obtuvieron que exámenes fraudulentos. - Vehículos que no pasaron la revisión técnica y que siguen funcionando - Servicios de transporte público informales.	Se han realizado los ajustes correspondientes, identificando con mayor precisión los cuellos de botella
31	Emisión de licencias: “Se sostuvo de manera que explícita que en los centros, cobran a los usuarios, montos distintos dependiendo si demandaban o no “asistencia” para prepararse para el examen de manejo”. (Contenido 32)	¿Se cuenta con evidencia sólida para esta afirmación?	Se ha corregido dicha sección dentro del contenido
32	Ejecución Presupuestaria “A continuación, se pasará a detallar información respecto al contenido 39, sobre el gasto del nivel de presupuesto anual (...) [de mantenimiento], así como la procedencia de los recursos para implementar las obras viales por parte de las unidades ejecutoras. Para ello se presentarán las siguientes cifras respecto al gasto llevado a cabo por las unidades ejecutoras, en gobiernos regionales, en actividades relacionadas al mantenimiento de la red vial urbana.” (Contenido 39)	No se presenta información sobre la fuente de recursos, la cantidad de presupuesto ni el nivel de gasto anual, destinados al servicio de mantenimiento de vías terrestres. Tampoco se realiza la sistematización de información referida a las actividades en mantenimiento de redes viales urbanas a nivel de unidades ejecutoras y gobiernos regionales. Sólo se presentan los casos de Arequipa y San Martín, lo cual no significa un análisis representativo de la realidad nacional.	Se han realizado los ajustes correspondientes

		La tabla N°115 no cuenta con información para 2016; mientras que la N°116 no tiene data histórica.	Se han realizado los ajustes correspondientes
	Ejecución Presupuestaria “Señalaron que una de las principales dificultades en obras de mantenimiento rutinario de la red vial se lo atribuían a sucesos específicos en los subprocesos de la tercerización. Por ejemplo, se mencionó nuevamente que los plazos de tiempo eran el principal impedimento para una ejecución fluida en términos presupuestales, como en términos de alcance de bienes y productos, desde el inicio de la redacción de la ficha del proyecto hasta el inicio de ejecución de la propia obra.” (Contenido 39)	El problema de los tiempos se analiza de manera muy superficial, se requiere profundizar un poco más sobre sus causas.	Se han realizado los ajustes correspondientes
3 3	Matriz de conclusiones Tal como están presentadas la Matriz de Conclusiones y la Matriz de Recomendaciones ha sido difícil entender su vinculación con la Matriz de Preguntas. Conclusión 1: “Se ha propuesto un Nuevo Marco Lógico y se ha ampliado la evidencia cuando ha sido necesario”.	Tal como está redactado no permite entender cuál es la conclusión. Queda la duda cuáles son los elementos que se han identificado faltan abordarse o mejorarse para atender la problemática, considerando el modelo conceptual adoptado de: infraestructura vehículo y usuario así como factores transversales.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
	Conclusión 2: “Frente al nuevo Marco Lógico es necesario fortalecer el Rol del MTC”	Se señala que en el análisis se ha detectado la falta del rol rector del MTC dentro del ámbito urbano, pero no se sustenta porque el MTC no ha podido liderar este tema que forma parte de sus competencias.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
	Conclusión 3: “Es fundamental fortalecer las relaciones entre los diferentes Gobiernos, especialmente en aquellas áreas vinculadas directamente con las actividades de mantenimiento, tránsito y seguridad vial”.	Se menciona la débil coordinación interinstitucional e intrainstitucional pero no se detalla, en función del análisis, las razones y las implicancias que se generan a partir de ella.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad

	Conclusión 4: “La mayoría de las unidades y direcciones entrevistadas reportan no contar con un sistema integrado de gestión para la medición de sus indicadores de desempeño, ni del seguimiento de las metas físicas de sus actividades”.	No es correcta basar una conclusión en lo que reportan algunas direcciones y/o actores entrevistados, sobre todo si el trabajo de campo no es representativo.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
	Conclusión 5: “La falla de coordinación y los grises normativos generan problemas en la supervisión en las intersecciones de vías interurbanas y urbanas”	No es clara esta conclusión. Queda la duda en que es débil la coordinación, a qué grises normativos se refiere, cuáles son los problemas en la supervisión.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
	Conclusión 6: Las unidades ejecutoras desconocen los costos unitarios de sus actividades e intervenciones, lo cual dificulta la programación de metas físicas, la asignación del presupuesto de las mismas y la identificación de los menores costos posibles	Tal como está redactado queda la duda si desconocen por que no existen los datos o porque pese a existir no se socializan con los involucrados o porque pese a que si se difunden no los utilizan para las realizar sus estimaciones y su programación. De ser la afirmación cierta, cómo entonces se hacen las estimaciones para programar las metas físicas.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
3 4	Matriz de Recomendaciones	Con el fin de poder relacionar la recomendación a la conclusión que la ha generado se sugiere numerarlas adecuadamente indicando el área de mejora	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
		Se requiere se vuelvan a plantear recomendaciones concretas que respondan adecuadamente a las causas de la problemática identificada. Esto hecho va a requerir validar con el MTC, la propuesta ajustada de las mejoras a la intervención evaluada; se va a requerir un acta que acredite dicho ejercicio.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
	Recomendación 1: “Se propone la elaboración de un nuevo Marco Lógico para las actividades de mantenimiento y seguridad vial en el ámbito urbano, reformulando dicho Marco sobre los tres ámbitos ya	En las reuniones sostenidas con MTC, los evaluadores precisaron que están proponiendo un nuevo PP, además del PP 0138 y PP0148, sino fortalecer la intervención existente con los factores	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad

citados: infraestructura vial, usuario de la vía y vehículo”.	que se habían identificado como débiles o ausentes en el diseño actual. No obstante, no se visibiliza cuáles son esos vacíos (que factores deben incluirse o profundizarse) y cuáles son las consideraciones / criterios a tomar en cuenta, considerando el modelo conceptual adaptado de infraestructura, vehículo, usuario; y los benchmarking analizados.	
Recomendación 2: “Se propone fortalecer la institucionalidad a través de la clarificación de alcances/funciones entre los distintos actores vinculados, mejora de la posición del MTC como entidad rectora y articuladora, y por último, la articulación de políticas, planes, programas e intervenciones con los distintos sub-sistemas (...) Se propone crear una autoridad sobre la seguridad vial que se encuentre adscrita al MTC, siendo el brazo derecho del viceministerio de transportes.”	Son varias ideas en una sola recomendación. ¿Cómo exactamente se está proponiendo posicionar al MTC? ¿Cómo exactamente se está proponiendo fortalecer al CNSV?	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
Recomendación 3: Es fundamental fortalecer las relaciones entre los diferentes Gobiernos, especialmente en aquellas áreas vinculadas directamente con las actividades de mantenimiento, tránsito y seguridad vial.	La conclusión 3 es igual a la recomendación 3. Se requiere proponer una recomendación específica para los aspectos de coordinación institucional (tanto vertical como horizontal).	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
Recomendación 4: Se propone crear sistemas de información en todas las municipalidades distritales, que contengan información sobre actuaciones en la infraestructura, accidentes de tránsito, estado de las actuaciones, etc.	Esta recomendación es muy general no está circunscrita al ámbito de la intervención evaluada.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad
Recomendación 5: Sobre el mantenimiento, posterior al establecimiento de lineamientos, es necesario establecer perfiles modelo para los TdR y/o proyectos de mantenimiento y auditorías/inspección vehicular, lo cual permitiría	No queda claro que se pretende alcanzar con esta recomendación. Son varias ideas en una sola recomendación.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.*
INFORME FINAL

	acelerar la aprobación logística de los mismos.		
		Finalmente, en cuanto a los involucrados y el tiempo de implementación de las recomendaciones, debe validarse con el equipo del MTC. Debe poder identificarse cuales recomendaciones son de corta realización y cuales requieren de un plazo mayor.	La matriz de conclusiones y recomendaciones ha sido rehecha en su totalidad



PERÚ

Ministerio
de Economía y Finanzas

*Consultoría para la Evaluación de Diseño y Ejecución Presupuestal
(EDEP) para las Acciones de Mantenimiento y de aquellas
dirigidas a garantizar la Seguridad Vial en el Transporte.*
INFORME FINAL

8.7. DOCUMENTO DE DIFUSIÓN LARGO

Se encuentra en documento aparte y CD adjunto.