PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Impulsando el Transporte Urbano Sostenible

Dirigida a Gobiernos Locales

Guía para la implementación del Programa Presupuestal 0148

"Reducción del Tiempo, Inseguridad y Costo Ambiental en el Transporte Urbano"

Guía para la implementación del Programa Presupuestal 0148

“Reducción del Tiempo, Inseguridad y Costo Ambiental en el Transporte Urbano”

Dirigida a Gobiernos Locales

PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Guía para la implementación del Programa Presupuestal 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano" dirigida a Gobiernos Locales

© Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Dirección General de Transporte Terrestre - Oficina General de Planeamiento y Presupuesto - Jirón Zorritos 1203, Cercado de Lima, Lima.
www.mtc.gob.pe

© Cooperación alemana para el desarrollo, implementada por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Proyecto "Mecanismos Financieros para un Desarrollo Bajo en Carbono (FinanCC*)"
https://www.giz.de/expertise/html/19694.html

Responsables de la publicación:
MTC: Paúl Concha
GIZ: Lena Katzmarski

Revisión de contenidos:
MTC: Juan Carlos Lapeyre y Fabiola Caballero
GIZ: Solange Plasencia

Contenidos:
ENACCIÓN SAC: José Luis Díaz y Milton Soto

Revisión de estilo y diseño:
ENACCIÓN SAC: Patricia Andrade, Katherine Flores y Alejandra Navarro

Fotografía:
© **GIZ** / María Julia Siles

Ilustraciones:
© Freepik
https://www.freepik.es/

Diagramación:
ENACCIÓN SAC: Jhoana Flores

Se terminó de imprimir en diciembre de 2018
Gráfica Biblos
Calle Morococha 152, Surquillo, Lima

Primera edición: diciembre 2018

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N.º 2018-19371.
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

**El proyecto "Mecanismos Financieros para un Desarrollo Bajo en Carbono" (FinanCC) se ejecuta en el marco del Programa Global Climate Finance Readiness (CF Ready) y es financiado por el Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) de Alemania. Además, brinda una contribución al NDC Partnership: https: //www.ndcpartnership.org*

cooperación alemana DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

Implementada por giz Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

En contribución a NDC PARTNERSHIP

Se autoriza la reproducción total o parcial de esta publicación bajo la condición de que se cite la fuente.

PRESENTACIÓN

El Presupuesto por Resultados (PpR) es una estrategia de gestión pública que el Perú viene implementando progresivamente desde el 2007.Los programas presupuestales (PP) articulan el proceso de planeamiento y presupuesto, para mejorar la calidad del gasto y orientar la gestión pública hacia resultados concretos y medibles con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población.

En el marco del Acuerdo de París, el Perú se ha comprometido a actuar en favor de la mitigación del cambio climático y del desarrollo de una economía baja en carbono. Mediante su Contribución Nacionalmente Determinada (NDC, por sus siglas en inglés), el país busca reducir el 30% de sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en comparación con el escenario Business as Usual (BAU) para el año 2030. 20% de reducción se financian con presupuesto nacional y 10% con apoyo internacional. Además, mediante Acciones Nacionalmente Apropiadas de Mitigación (NAMA por sus siglas en inglés), se plantea la reducción de las emisiones GEI en sectores seleccionados.

El sector transporte es uno de los sectores priorizados para la implementación de la NDC del Perú en mitigación del cambio climático. En ese marco el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) diseñó el Programa Presupuestal PP0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano". El PP se enmarca en la Política Nacional de Transporte Urbano, la estrategia nacional de cambio climático, y la articulación territorial de programas presupuestales, incorporando diferentes insumos relacionados con un transporte urbano sostenible.

En este contexto, el Programa Presupuestal PP0148 representa un instrumento presupuestal esencial para el MTC, y se vincula con la implementación de la NAMA de Transporte Urbano Sostenible. Se espera que el PP dé alternativas de solución para lograr un transporte urbano bajo en carbono con un enfoque de movilidad urbana sostenible, tanto a nivel nacional como municipal.

Desde el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) se promueve la implementación de los programas presupuestales a través del enfoque de la Articulación Territorial. Esta representa una estrategia de la gestión pública que permite integrar esfuerzos para una adecuada intervención de las acciones planteadas en el programa presupuestal, visualizando políticas, lineamientos, competencias y responsabilidades de los tres niveles de gobierno, para un logro de resultado efectivo en beneficio de la población.

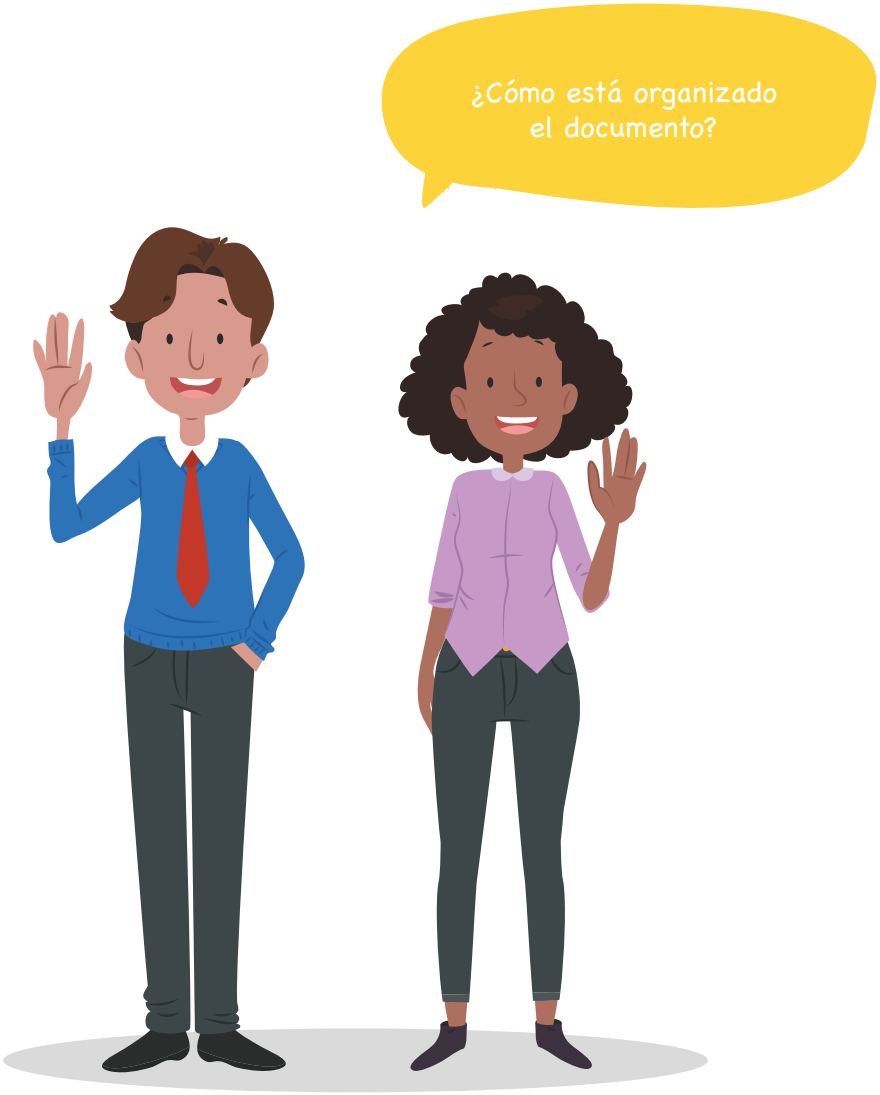
Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente, la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del MTC, como articulador territorial, en coordinación con la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP), y con el apoyo de la Cooperación Alemana al Desarrollo, pone a disposición de los Gobiernos Locales y la ciudadanía en general la presente guía. En ella se presentan los principales elementos del Programa Presupuestal 0148, así como diversos conceptos y enfoques actuales para orientar el gasto y contribuir a la mejora de los servicios que se ofrecen a la población.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Transporte Terrestre

Diciembre 2018

CONTENIDO

El presente documento tiene como finalidad que conozcas el Programa Presupuestal 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano" y todas aquellas actividades y proyectos de competencia del Gobierno local y en las cuales podrías asignar recursos presupuestales para su ejecución.



ÍNDICE

UNIDAD I MARCO REFERENCIAL

Capítulo 1. El Enfoque de Movilidad Urbana Sostenible

- Movilidad sostenible: evolución del concepto e implicancias para el diseño de políticas públicas de transporte urbano
- Modelo de dispersión territorial. Consecuencias
- Sistemas públicos de transporte: criterios, fundamentos, ventajas y desventajas de diversas opciones

Capítulo 2. La Política de Transporte Urbano

- Marco conceptual y normativo, relevancia de los objetivos, antecedentes del PP 0148
- Estrategias y mecanismos de implementación: El PP 0148

UNIDAD II PRESUPUESTO POR RESULTADOS

Capítulo 1. El Presupuesto por Resultados

- Niveles de gobierno que intervienen en la implementación del Presupuesto por Resultados
- Instrumentos del Presupuesto por Resultados
- Lógica a seguir para el diseño de un Programa Presupuestal
- Concepto de Programa Presupuestal con articulación territorial

UNIDAD III ANÁLISIS DEL PROBLEMA

Capítulo 1. Análisis del problema

- Definición del problema que se quiere solucionar
- Análisis causal

Capítulo 2. Cambio que se busca alcanzar para solucionar el problema específico identificado

- Resultado específico
- Cómo lograr el cambio: Productos del PP 0148
- Presentación y descripción operacional de los productos del PP 0148 y sus respectivas actividades en el marco del Anexo 3
- Actores involucrados

UNIDAD IV TIPOLOGÍA DE PROYECTOS Y DESCRIPCIÓN OPERACIONAL DE LAS ACTIVIDADES

Capítulo 1. Tipología de proyectos

Capítulo 2. Descripción de los productos y actividades a cargo del Gobierno Local

Producto 1: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas
Producto 2: Gestión Eficiente del Tránsito
Producto 3: Gestión del Sistema de Transporte y Fiscalización
Producto 4: Infraestructura Urbana con Mantenimiento
Producto 5: Sistema de transporte masivo operativo y con mantenimiento

UNIDAD V COMPETENCIAS Y ROLES SEGÚN NIVEL DE GOBIERNO

Capítulo 1. Competencias y roles del Gobierno Nacional y los Gobiernos Locales

- La Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (LOPE)
- Roles y responsabilidades de los niveles de gobierno en relación a los roles del PP
- El Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del MTC y de los Gobiernos Locales

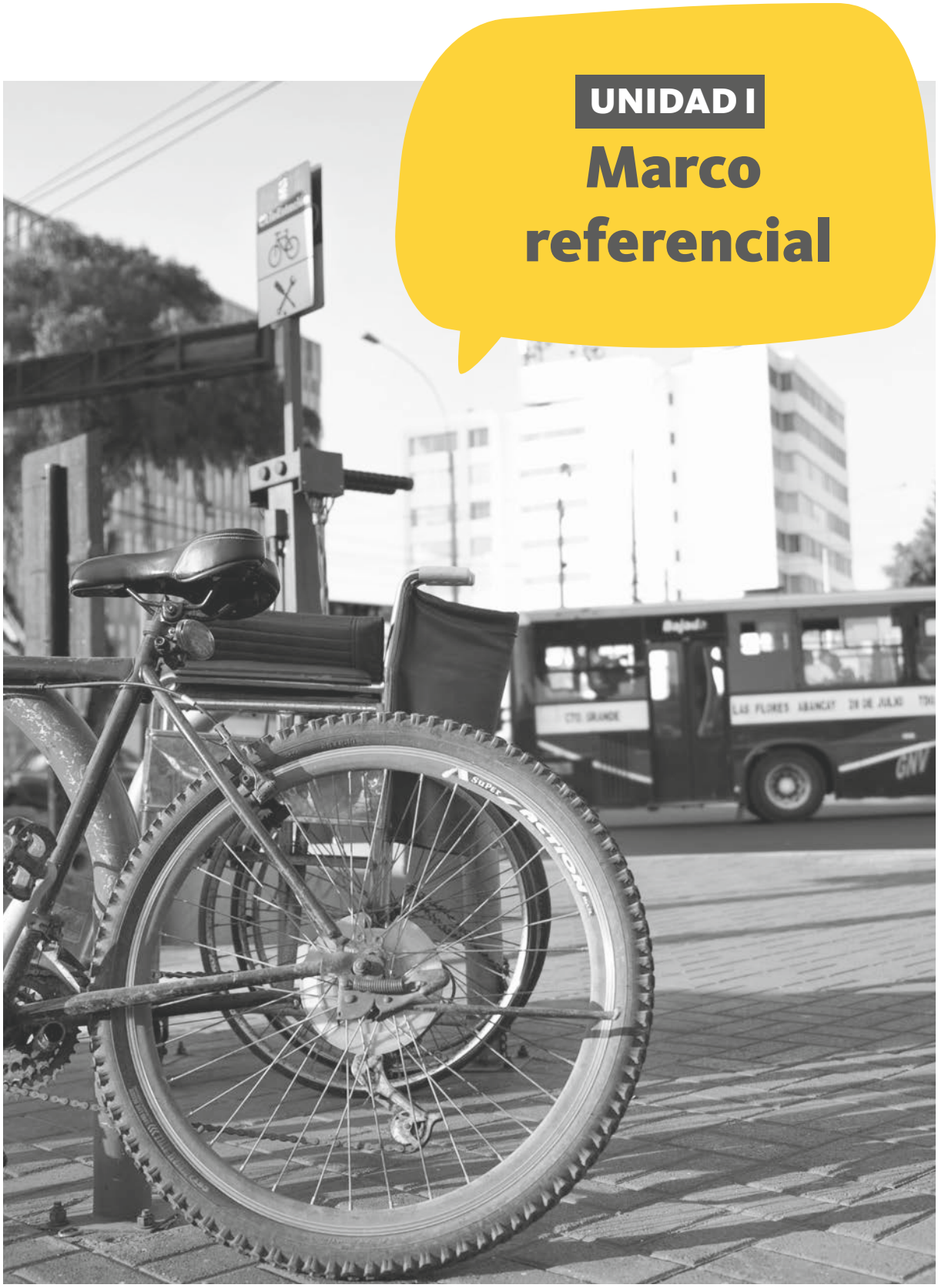
UNIDAD VI CASOS PRÁCTICOS

Casos Prácticos

Caso 1: Mantenimiento vial urbano
Caso 2: Auditorías de Seguridad Vial e intervención en puntos críticos
Caso 3: Elaboración e implementación de Planes Reguladores de rutas de transporte público

ANEXOS

Anexo 1: Glosario de Términos
Anexo 2: Los 7 secretos para una mejora del PP 0148
Anexo 3: Cuadro de resumen. Detalle de las actividades que realizan los gobiernos locales por producto para el logro de los resultados del PP 0148
Anexo 4: Estructura funcional y programática del PP 0148
Anexo 5: Cuadro de resumen. Competencias y habilidades técnicas que el funcionario público requiere para adecuada aplicación al PP 0148



UNIDAD I

Marco referencial

Conocerás el alcance de la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU) y el enfoque de movilidad urbana sostenible: su importancia.

¿Qué habilidades vas a desarrollar?

Al final de la unidad, podrás:

- Comprender los principales elementos, enfoques y lineamientos para orientar el servicio de Transporte Urbano Sostenible.
- Conocer y comprender los conceptos relacionados al enfoque de movilidad urbana sostenible en el marco de la Agenda 2030 para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).
- Conocer los conceptos de cambio climático, el Acuerdo París y los compromisos asumidos por el Perú: Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC).

¿Qué contenidos vas a encontrar en esta unidad?

El Enfoque de Movilidad Sostenible

- Movilidad sostenible: evolución del concepto e implicancias para el diseño de políticas públicas de transporte urbano e interurbano.
- Modelo de dispersión territorial. Consecuencias.
- Sistemas públicos de transporte: criterios, fundamentos, ventajas y desventajas de diversas opciones.

La Política Nacional de Transporte Urbano

- Marco conceptual y normativo, relevancia de los objetivos, antecedentes del PP 0148.
- Estrategias y mecanismos de implementación: El PP 0148.
- Actores del PP 0148

¡Comencemos !

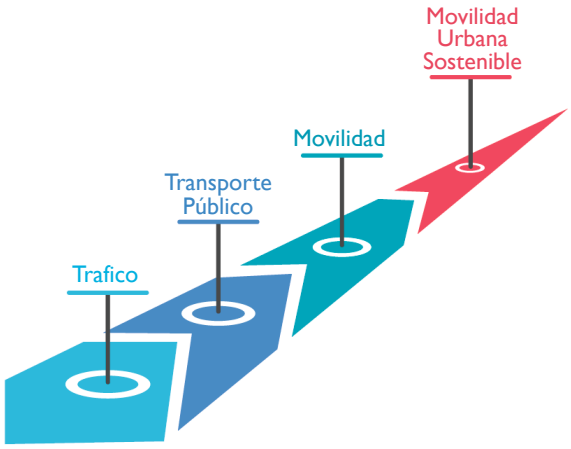
Capítulo 1 / Conceptos generales

Cuando hablamos de transporte, ¿a qué nos referimos habitualmente?

Movilidad urbana sostenible: evolución del concepto e implicancias para el diseño de políticas públicas

El concepto de movilidad y transporte urbano está reemplazando el enfoque antiguo que daba preferencia al auto privado y priorizaba el desplazamiento de vehículos antes que de personas. En los años recientes, los expertos han avanzado hacia nuevos modelos que relacionan los desplazamientos y accesos de las personas con sus respectivos costos ambientales y/o sociales. Así, llegamos al concepto de movilidad y transporte urbano sostenible. Esto último supone buscar que las personas puedan acceder a los servicios de la ciudad, reduciendo el número de viajes, recorriendo menores distancias, disminuyendo el uso del auto privado, incentivando el transporte no motorizado, prefiriendo modos y medios de transporte público más eficientes, que usen combustibles amigables con el ambiente y menos contaminantes. De esta manera se mejorará la calidad de vida de las personas contribuyendo, en paralelo, a la mitigación del cambio climático.

Entonces, ¿En qué consistió esta evolución de conceptos de las políticas públicas en el transporte?



Estrategia	Políticas
Accesibilidad y transporte urbano sostenible en lo ambiental, económico y social	•Ordenamiento urbano (uso de suelos mixtos y ciudades compactas). •Transporte Urbano eficiente y sostenible que reduce el uso de energías, el tiempo de viaje y la contaminación ambiental.
Movilidad de todos los usuarios	Infraestructura urbana y transporte facilitan acceso a poblaciones vulnerables.
Modernizar el sistema de transporte	Sistema de transporte público para movilizar a personas.
Mayor capacidad vial	Expansión de infraestructura vial: énfasis en el servicio del VEHÍCULO.

1. Movilidad: La situación actual y lo que viene en el futuro

¿Qué situación se describe?

TRANSPORTE URBANO

¿A quiénes afecta?

Población que vive en ciudades

- Congestión
- Accidentes
- Ruidos
- Mala calidad del servicio de transporte público
- Contaminación ambiental

¿Cómo les afecta?

- La calidad de vida de la población se degrada (inseguridad, estrés, pérdida de tiempo por congestión, mayor gasto).
- Problemas de salud por las emisiones contaminantes de los vehículos.

A través de los siguientes indicadores, nos daremos cuenta de la problemática del transporte urbano en una metrópoli como Lima y Callao que afecta a la población en su vida cotidiana, en aspectos de seguridad vial y de su propia vida, disminución de su movilidad en la ciudad como espacios laborales o centros de estudios. Esta situación contribuye a efectos globales, como el calentamiento global y la aceleración al cambio climático.

Tabla 1: Número de accidentes, heridos y muertos, año 2017

	Red vial urbana
Accidentes	*84,841*
Heridos	*48,849*
Muertos	*2,054*

Fuente: Policía Nacional del Perú

De acuerdo al Anuario Estadístico de la PNP, las principales causas de los accidentes son imprudencia del conductor (29%), exceso de velocidad (28%), ebriedad del conductor (8%) e imprudencia del peatón (6%). Es decir, cerca del 70% se debe a errores humanos. Todas estas causas son revertidas por el PP 0148, a través de un adecuado control de tráfico, fiscalización del servicio de transporte de carga y de pasajeros, inspecciones técnicas vehiculares, entre otras actividades.

Por otro lado, ¿ cómo se moviliza la población, principalmente para ir a su trabajo, oficina o centro de estudios?

Tabla 2: Modo de viaje para ir a trabajar o estudiar en Lima

Transporte colectivo	*73.4%*
Transporte individual	*16.3%*
Transporte no motorizado	*8.9%*

Fuente: Lima, ¿Cómo Vamos?

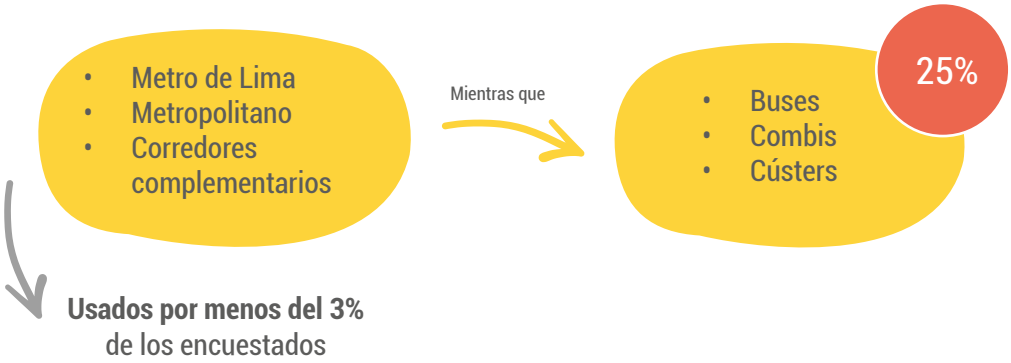
Tabla 3: Modo de viaje para ir a trabajar o estudiar en Callao

Transporte colectivo	*67.5%*
Transporte individual	*18.7%*
Transporte no motorizado	*13.8%*

Fuente: Lima, ¿Cómo Vamos?

Según el informe *Lima, ¿Cómo Vamos?* de 2017[1], tanto en Lima como en Callao el transporte público sigue siendo el principal modo de viaje. En ambas ciudades, los buses son el modo con mayor número de menciones (37.4% en Lima y 31.1% en el Callao). En el Callao, el porcentaje de personas que usa combis o cústers es muy cercano al primer lugar.

Sin embargo, el uso de los sistemas de transporte público masivo, tales como el Metro de Lima, el Metropolitano y los corredores complementarios son usados por menos del 3% de los encuestados como medio de transporte principal, mientras que el uso de buses, combis o cústers están por encima del 25%.



[1] VII Informe de Percepción sobre calidad de vida de la Encuesta Lima, ¿Cómo Vamos? Es importante aclarar que no se ha encontrado esta información para nivel regional.

Por otro lado, el 59.5% de limeños demora entre 15 minutos y 1 hora para llegar a su destino de trabajo o estudios, el 24.1% demora más de una hora y el 17.8% menos de 15 minutos. Además, se sabe también que un 3% de personas demora más de dos horas por trayecto, lo que representa más de 4 horas diarias perdidas en el transporte.

Asimismo, según las Acciones Nacionales Apropiadas de Mitigación (*NAMAs* en inglés) desarrollado para un Transporte Urbano Sostenible del Perú, la edad promedio de la flota de vehículos del Perú es de 14 años, lo que resulta en altos niveles de emisión específicos; el número de vehículos casi se ha duplicado entre el 2000 y 2014. Como resultado, las emisiones relacionadas con el transporte aumentaron casi un 50% durante la última década.

De acuerdo con el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (INGEI) del MINAM del año 2012, en el sector de transporte urbano las emisiones GEI se incrementaron en un 60.31% desde el 2000 al 2012. El sector transporte representa casi 10% del total de las emisiones de GEI (17.5 Mt CO2 equivalente) del Perú.

Tabla 4: Emisiones GEI en la categoría de Transporte Terrestre

2000	*2005*	*2010*	*2012*
9,205.39	*9,857.92*	*13,941.46*	*15,263.48*

Fuente: Inventario Nacional de GEI del Ministerio del Ambiente

Se incrementó en **60.31%** debido a

1. Creciente motorización individual
2. Flota vehicular antigua (buses, cústers y combis)
3. Servicios de transporte público
   - Baja calidad
   - Deficiente y escasa infraestructura
   - Incumplimiento de las normas de tránsito

Todos estos factores conllevan a aumentos de los tiempos de viaje y condiciones de congestión en las principales vías de transporte –la velocidad promedio de circulación en Lima y Callao es igual a 14 km/h–, pérdida de horas-hombre –el costo social de la congestión, sólo en Lima, alcanza los 7 mil millones de dólares por año[2] – y elevadas tasas de consumo de combustibles fósiles, lo que finalmente tiene un correlato en el aumento de las emisiones de GEI al ambiente.

[2] TRANSPerú – NAMA de Transporte Urbano Sostenible del Perú. GIZ

Por otro lado, de acuerdo con la misma Encuesta de *Lima ¿Cómo Vamos?* del 2017, cuando se hace la consulta sobre los distintos medios que las personas emplean para ir a su centro de trabajo y/o estudios, además de aquel que ha sido priorizado, se observa que la caminata es un modo que es empleado por el 60.9% de encuestados en Lima y 69.4% en Callao. En ambos casos, además, son las mujeres las que caminan en un mayor porcentaje –en Callao se registra hasta un 84.2%– mientras que el uso del auto privado se da principalmente por hombres. Estos últimos indicadores resaltan la importancia del transporte no motorizado en la movilidad de las personas y las condiciones de inequidad que el actual sistema de transporte urbano impone en las poblaciones más vulnerables.

Considerando que esta situación se agrava día tras día, resulta necesario

Implementar una política de mejoramiento del transporte urbano sostenible, que reconozca el derecho de la población a una movilidad eficiente, confiable, segura e inclusiva como parte de su calidad de vida.

Por ello

El Estado debe asegurar condiciones adecuadas de movilidad urbana sostenible según las necesidades y características de la población para la realización de sus actividades (sociales, laborales, educativas, etc.) mediante la implementación de sistemas de transporte urbano sostenible de calidad; es decir, eficientes, confiables, con visión al ciudadano y amigables con el medio ambiente, mejorando la competitividad de las ciudades y la calidad de vida de sus habitantes.

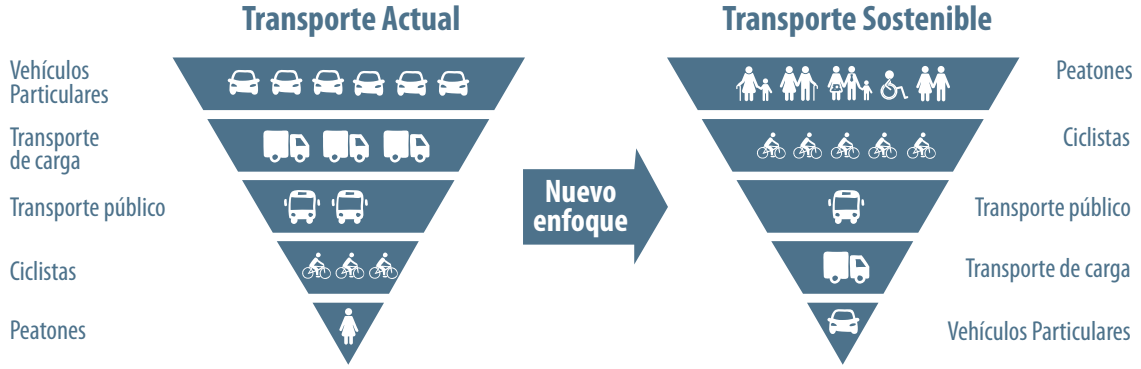
2. Transporte Urbano Sostenible[3]: ¡Mover personas, no vehículos!

¿De qué trata el enfoque del Transporte Urbano Sostenible?

Su objetivo es revertir los efectos negativos del sistema de transporte actual en nuestras ciudades.

Bajo el enfoque de Transporte Urbano Sostenible, la jerarquía de modos de transporte urbano se centra en el peatón (en especial en niños y niñas, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, adulto mayor). De esta manera, el uso de transporte no motorizado y el transporte público contribuyen a la igualdad, la inclusión social y el cuidado del medio ambiente, además de desincentivar el uso de vehículos particulares. En cambio, en el transporte urbano actual, la orientación se centra en los vehículos particulares, transporte de carga, transporte público, dejando en último lugar a los peatones.

Jerarquía de modos de transporte urbano



[3] Como se verá en unidades posteriores, es preciso aclarar que el PP 0148 tiene un enfoque de movilidad urbana sostenible, la cual engloba la priorización del peatón y es amigable con el medio ambiente.

Por eso...

Usar más los transportes públicos y no motorizados

Reducir el uso del automóvil privado

¿Qué son los transportes públicos y no motorizados[4]?

1. Articulan una red de transporte público multimodal, jerarquizada y enfocada en un sistema integrado de transporte (SIT).
2. Mejoran la calidad del servicio de transporte público para hacerlo más competitivo con respecto al automóvil privado.
3. Fomentan la movilidad a pie y en bicicleta en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
4. Aplican medidas de gestión de tráfico para priorizar estos medios de transporte.

¿Qué se debe hacer para realizar esto?

1. Aplicar tecnologías limpias en vehículos para reducir la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) y contaminantes locales.
2. Incorporar la generación y mejoramiento de espacios públicos como parte del sistema de transporte.
3. Planificar el uso del suelo, según las necesidades de movilidad urbana y transporte no motorizado.

[4] Este planteamiento se encuentra en los 10 principios para un Transporte Urbano Sostenible (SUTP) planteado por GIZ por parte del Ministerio Federal para el Desarrollo y la Cooperación Económica que recopiló soluciones y mejores prácticas para el transporte urbano sostenible.

3. El Transporte Urbano Sostenible en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (*NDC*s por sus siglas en inglés) y el Acuerdo de París

Perú ha buscado articular y adoptar los principales instrumentos de Gestión Integral del Cambio Climático (*NAMA*s, Contribuciones Nacionalmente Determinadas, políticas nacionales y sectoriales[5], planes de desarrollo regionales) en el Plan Bicentenario, con el fin de lograr el siguiente Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) para el 2030:

> "Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable: mujeres, niños, adultos mayores y personas con algún tipo de discapacidad y las personas de edad".

Para ello, en abril de 2018, se promulgó la Ley N.° 30754[6] , Ley Marco sobre el Cambio Climático, con el fin de reducir la vulnerabilidad del país, aprovechar las oportunidades del crecimiento bajo en carbono y cumplir con los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano. Esta norma establece diferentes enfoques para la gestión integral del cambio climático, donde el transporte urbano sostenible corresponde al enfoque de mitigación y adaptación basado en la planificación territorial que busca la construcción de ciudades sostenibles, resilientes y ambientalmente seguras.

[5] Tales como la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático, el Plan Integral de Mitigación y Adaptación Frente a los Efectos del Cambio Climático y los programas presupuestales.

[6] Que tiene como objetivo establecer los principios, enfoques y disposiciones generales para coordinar, articular, diseñar, ejecutar, reportar, monitorear, evaluar y difundir las políticas públicas para la gestión integral, participativa y transparente de las medidas de adaptación y mitigación al cambio climático.

Principios de transporte urbano sostenible

El Proyecto de Transporte Urbano Sostenible[7] (*SUTP* por sus siglas en inglés), es una iniciativa de la Cooperación Alemana al desarrollo, para promover un transporte urbano sostenible, que ha recogido las experiencias del mundo sobre movilidad urbana sostenible y ha elaborado una propuesta de 10 principios:

1. *Plantear ciudades densas a escala humana*
2. *Crear ciudades orientadas al transporte público*
3. *Optimizar la malla vial y su uso*
4. *Fomentar el caminar y uso de la bicicleta*
5. *Implementar mejoras en el transporte público*
6. *Controlar el uso de vehículos*
7. *Gestionar el estacionamiento*
8. *Promover vehículos limpios*
9. *Comunicar soluciones*
10. *Abordar los retos de manera exahustiva*

!

De los principios de Transporte Urbano Sostenible, 5 puntos son considerados en el PP 0148:

3. **Optimizar la malla vial y su uso**, mediante una infraestructura urbana con mantenimiento
4. **Fomentar el caminar y el uso de bicicletas**, creando y manteniendo ciclovías, autopistas para bicicletas y circulación para los peatones
5. **Implementar mejoras en el transporte público**, mediante un sistema de transporte masivo operativo y con mantenimiento
6. **Controlar el uso de vehículos**, mediante el sistema de circulación y homologación vehicular y fiscalización de los centros de inspección
8. **Promover vehículos limpios**, impulsando la chatarrización

[7] Visite la siguiente dirección electrónica https://www.archdaily.pe/pe/tag/transporte

Como puede apreciarse en el siguiente cuadro, estos principios se relacionan directamente con actividades del Programa Presupuestal:

PRINCIPIO DE TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE	PRODUCTO / ACTIVIDADES DEL PP 0148
3. Optimizar la malla vial y su uso	*Infraestructura urbana con mantenimiento*
4. Fomentar el caminar y el uso de bicicletas	*Mantenimiento de ciclovías, autopistas para bicicletas y circulación para los peatones.*
5. Implementar mejoras en el transporte público	*Sistema de transporte masivo operativo y con mantenimiento*
6. Controlar el uso de vehículos	*Sistema de circulación y homologación vehicular y fiscalización de los centros de inspección*
8. Promover vehículos limpios	*Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de Energía Limpia*

En el marco del Acuerdo de París de 2015, Perú se comprometió a contribuir a la reducción de los GEI y a un desarrollo sostenible con una economía baja en carbono. Los compromisos asumidos por el país se han plasmado en sus NDC, que contienen las metas de mitigación y acciones de adaptación al cambio climático que deben ser viabilizados para hacer frente al cambio climático. De esta forma, para lograr la ejecución de la NDC, Perú ha buscado consolidar la integración del enfoque de mitigación del cambio climático; plasmadas en las *NAMAs* y en las políticas, planes, programas y estrategias nacionales y regionales de desarrollo, centrados en el uso bajo en carbono. Por ello, el PP 0148 incorpora acciones de la *NAMA* de Transporte Urbano Sostenible, que contiene actividades que tienen una vinculación directa con las siguientes opciones de mitigación consideradas en las NDC:

Por ello, la propuesta de mitigación de PERÚ

considera reducir **30% CO_2** para 2030

- **20%** — De las: Inversiones y gastos con recursos internos, públicos y privados
- **10%** — Del: Financiamiento externo internacional y las condiciones favorables

De esta forma

El PP 0148 de constituye una herramienta para la priorización de acciones y proyectos que repercutan en la reducción de emisiones en el marco de la NDC

enmarcadas

- Estrategia Nacional de Cambio Climático
- Política Nacional de Transporte Urbano
- Articulación territorial de PP

propone la

Compromiso de los países en actualizar cada 5 años

planteó el

CONTRIBUCIONES NACIONALMENTE DETERMINADAS (NDC)

sus

- ¿De qué trata? — Búsqueda de cambio climático para promover el desarrollo sostenible para el bienestar de la población.
- ¿Cuáles son los compromisos? — Enfrentar impactos y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
  -Plantear acciones que contribuyan a la mejora de la calidad de vida
  -Construir una economía verde: sin mitigar al medio ambiente
- ¿Cómo se logra? — A través de metas de adaptación y mitigación
- ¿Quiénes están involucra-dos? — Se creó el GRUPO DE TRABAJO MULTISECTORIAL-CND que busca fomentar una acción climática coordinada

Objetivo: Fomentar herramientas necesarias que permitan la implementación de la NDC

¿Qué beneficios aporta las NDC?

Beneficios sociales, ambientales y económicos:
- Calidad de aire.
- Equilibrio de los ecosistemas
- Conservación de la biodiversidad
- Crecimiento económico sin degradar el ambiente

Con el fin de transformar el sector del transporte urbano de manera sostenible y lograr un impacto positivo a largo plazo, se han formulado las Acciones Nacionalmente Apropiadas de Mitigación (*NAMA* por sus siglas en inglés) de Transporte Urbano Sostenible de Perú (TRANSPerú) que busca la introducción de cambios estructurales claves en:

- La mejora de las condiciones marco (por ejemplo: homologación técnica vehicular, estándar de economía de combustible y revisiones técnicas)
- Una adecuada infraestructura pública (por ejemplo: líneas de metro, la flota de autobuses optimizada y carriles para bicicletas)
- Una fuerte estructura institucional (por ejemplo: Autoridad de Transporte de Lima y Callao)

El elemento central de *NAMA*-TRANSPerú es la matriz de políticas innovadoras que refleja una agenda de transformación que se ocupa de los principales desafíos en el sector de una manera estructurada. La matriz de políticas se desarrolla e implementa consensuadamente por el Comité Directivo Interinstitucional del *NAMA* y prevé los siguientes elementos principales:

1. El sistema de transporte público masivo integrado en el Área Metropolitana de Lima y Callao
2. El transporte no motorizado
3. Institucionalidad para la gestión del transporte urbano
4. Control y mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales por la flota de vehículos
5. Modernización de la flota de transporte público en las ciudades intermedias
6. Programa Nacional para apoyar a los gobiernos locales en materia de transporte urbano sostenible

El PP 0148, a través de sus productos, actividades y proyectos de inversión, impulsa acciones en todos los elementos centrales del *NAMA* con excepción de los puntos 3 y 6.

Capítulo 2 / Políticas de Transporte Urbano

El MTC es el ente rector del transporte en todos sus ámbitos y por consiguiente es el responsable de articular a nivel nacional la metodología de Presupuesto por Resultados en el ámbito del transporte urbano.

Específicamente, mediante Resolución Ministerial N.°1218-2017 MTC/01 del 22 de diciembre de 2017, se designa a los responsables técnicos del PP 0148 "Reducción de tiempo, inseguridad y costo ambiental en el Transporte Urbano", correspondiendo a la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del MTC la función de articulación territorial.

2.1. Política sectorial de Transporte Urbano

La Política Nacional del Sector Transporte se expresa a través de lineamientos, entendidos como directrices o ejes conductores de la acción del Sector Transporte en el corto, mediano y largo plazo, cuya aplicación permitirá la definición de prioridades y facilitará la toma de decisiones.

Desde el enfoque de transporte urbano sostenible, se plantean los lineamientos de la Política Nacional del Sector Transporte, que se establecen como orientaciones generales para una adecuada gestión del transporte en nuestras ciudades[8]:

!

Lineamientos de la Política Nacional del Sector Transporte:

1. Conservación prioritaria de la infraestructura de transporte en los distintos modos y niveles de gobierno. Desarrollo ordenado de la infraestructura de transporte.
2. Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y logística vinculados.
3. Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructura de transporte.
4. Apoyo a la integración nacional e internacional.
5. Contribución a la consolidación del proceso de descentralización del país.
6. Fortalecimiento de la gestión socio-ambiental en el sector transporte.

Fuente: Política Nacional del Sector Transportes

Estos lineamientos constituyen la principal referencia para la formulación de la política sectorial de transportes a nivel regional y local.

[8] Actualmente el MTC viene trabajando la Política Nacional de Transporte Urbano

2.2 Estrategias y mecanismos de implementación: el PP 0148

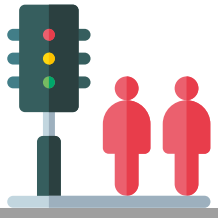
El sector transporte, como uno de los sectores priorizados para la implementación de la *NDC* del Perú en mitigación del cambio climático, diseñó recientemente el Programa Presupuestal (PP) 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano", que incorpora las acciones del *NAMA* y se enmarca en la Política Nacional de Transporte Urbano y la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático, incluyendo el enfoque de movilidad urbana sostenible y la mitigación al cambio climático.

De esta forma, en el marco del enfoque de movilidad urbana sostenible, el PP 0148 representa un instrumento presupuestal esencial para el MTC, para promover la movilidad urbana sostenible, con criterio de mitigación al cambio climático, convirtiendo a las autoridades locales en los protagonistas de la implementación de medidas y gestores de la reforma de transporte, incluyendo criterios de sostenibilidad económica, ambiental y social.

Acciones y Proyectos Sostenibles en el marco del PP 0148

Carriles para buses

Ciclovías



Vías peatonales

De lo mencionado hasta el momento, ¿Cómo se articulan las estrategias de los planes y proyectos?

Se visibilizan mediante instrumentos de planificación que permiten que las acciones del Estado sean conocidas por todos. Como se ha ido mencionando en el capítulo 1, Perú ha buscado enlazar diferentes instrumentos (normativas, políticas, programas presupuestales) e involucrar a los diferentes niveles para formular políticas, según sus competencias, que puedan cooperar a la gestión efectiva ante el cambio climático y cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Más específicamente, la articulación entre los instrumentos de Gestión Integral del Cambio Climático se encuentra marcada por los siguientes hitos:

1. En el contexto de la Ley Marco sobre Cambio Climático, las estrategias prioritarias de gestión son las siguientes:

- ENLCDS (Estrategia Nacional de Lucha contra la Desertificación y la Sequía)

- ENCC (Estrategia Nacional de Cambio Climático)

- ENBCC (Estrategia Nacional sobre Bosques y Cambio Climático)

- NDC (Contribuciones Nacionalmente Determinadas), las cuales abonan a la adaptación y mitigación del cambio climático

2. Se cuenta con políticas nacionales y sectoriales, y con planes de desarrollo regionales y sectoriales, los que se alinean al Plan Bicentenario. Dentro de los segundos, se cuenta con:

-Instrumentos marco: Plan Nacional de Acción Ambiental PLANAA 2011-202 y el Sistema Nacional de Gestión Ambiental

- Documentos específicos sobre Gestión del Cambio Climático: Estrategia Nacional al Cambio Climático, Plan de acción y adaptación y mitigación frente al Cambio Climático y las Estrategias regionales de Cambio Climático

Para mayor información, se recomienda visitar la página web del Ministerio del Ambiente y revisar sus publicaciones.

¿Cuáles son las acciones que el Estado plantea?

Para lograr los objetivos esperados, se diseñan planes y proyectos que puedan contribuir a canalizar sus funciones.

¿Cómo hacer operativa la estrategia?

La implementación de la Estrategia Nacional ante el Cambio Climático requiere asegurar disponibilidad de recursos financieros. Por ello, se reconoció a tres fuentes importantes para la obtención de recursos públicos, recursos del sector privado y de cooperantes externos. En el caso de los recursos públicos, se encuentran tres categorías de asignación presupuestal:

a) Programas Presupuestales

b) Acciones Centrales

c) Asignaciones Presupuestales que no resultan en Productos (APNOP)

Esta guía se centrará en la categoría de Programa Presupuestal, denominado PP 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano"

UNIDAD II

Presupuesto por resultados

Identificarás los conceptos de Presupuesto por Resultados y Programas Presupuestales y comprenderás la importancia de contar con los mismos para mejorar la calidad del gasto público e incidir en la mejora del bienestar de la población.

¿Qué habilidades vas a desarrollar?

Al final de la unidad, podrás:

- Definir qué es un Presupuesto por Resultados
- Discriminar los niveles de gobierno que intervienen en la implementación del Presupuesto por Resultados
- Identificar los instrumentos que se utilizan en la implementación del Presupuesto por Resultados
- Identificar la lógica a seguir para el diseño de un Programa Presupuestal
- Explicar el concepto de Programa Presupuestal con articulación territorial

¿Qué contenidos vas a encontrar en esta unidad?

Presupuesto por Resultados

- Definición
- Niveles de gobierno que intervienen en la implementación del Presupuesto por Resultados
- Instrumentos del Presupuesto por Resultados.

Programas Presupuestales

- Lógica para el diseño de un Programa Presupuestal.
- Concepto de Programa Presupuestal con articulación territorial.

¡Comencemos !

Capítulo 1 / Presupuesto por Resultados

En este capítulo, se presentan algunas consideraciones importantes sobre el Presupuesto por Resultados, al que llamaremos en adelante PpR. Primero, definiremos lo que significa esta estrategia y luego los niveles de gobierno que intervienen y los instrumentos necesarios para su implementación.

1. ¿Qué es el Presupuesto por Resultados (PpR)?

El Presupuesto por Resultados es una estrategia de gestión pública que vincula la asignación de recursos a productos y resultados medibles, a favor de la población. Es decir, resultados que contribuyan a solucionar sus problemas e incidir en la mejora de su calidad de vida.

El PpR contribuye a la mejora de la calidad del gasto público, ya que nos permite asignar los recursos de nuestro presupuesto a aquello que, efectivamente, incide en la solución de los problemas de la población y mejora su bienestar. El rector de la estrategia es el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección General de Presupuesto Público.

- Definir resultados vinculados a cambios que permitan solucionar problemas que afectan a la población y generar el compromiso para alcanzarlos.
- Presupuestar productos (bienes y servicios) que inciden en el logro de los resultados.
- Determinar responsables en el logro de los resultados, en la implementación de los instrumentos del PpR y en la rendición de cuentas del gasto público.
- Establecer mecanismos para generar información sobre los productos (bienes y servicios), los resultados y la gestión realizada para su logro.
- Evaluar si se está logrando los resultados a favor de la población.
- Usar la información para decidir en qué y cómo se va a gastar los recursos públicos, así como para la rendición de cuentas.
- Introducir incentivos para promover que las entidades públicas se esfuercen hacia el logro de resultados.

2. ¿Qué niveles de gobierno intervienen en la implementación del PpR?

La implementación del PpR requiere de la intervención de entidades de los tres niveles de gobierno (nacional, regional y local); cada uno de ellos participa de acuerdo a sus competencias.

La articulación de políticas y planes involucra coordinación permanente entre las dependencias involucradas alineadas a compromisos internacionales (Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible) y nacionales (políticas de Estado-Acuerdo Nacional, Plan Bicentenario y lineamientos de la Política Nacional del Sector Transporte). Esto contribuye a direccionar el quehacer de las instancias para definir las rutas a continuar hacia el logro de los fines, objetivos y metas.

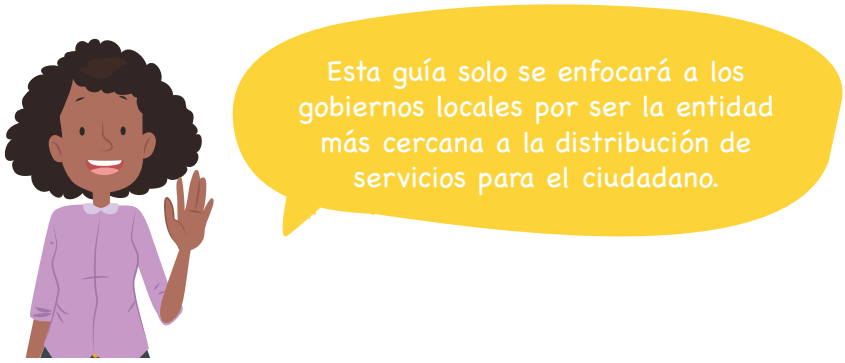
Dichos instrumentos se alinean de la siguiente manera:

1. A nivel del Estado, contamos con el Acuerdo Nacional, que contiene políticas de estado producto de una visión concertada entre todos los actores involucradas. En este marco, se cuenta además con un Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN), el cual está a cargo de CEPLAN y es aprobado por el Consejo de Ministros.

2. A nivel de territorio y gobierno, se cuenta con Políticas nacionales, las cuales a su vez pueden ser sectoriales o multisectoriales y, según nivel de gobierno, pasan a ser Políticas regionales, Políticas Locales Provinciales y Políticas Locales Distritales. Respecto a los planes, a este nivel se cuenta con un Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM), un Plan Especial Multisectorial (PEM), un Plan de Desarrollo Regional Concertado (PDRC), un Plan de Desarrollo Local Concertado (PDLC) de la provincia y un Plan de Desarrollo Local Concertado (PDLC) del distrito.

3. Finalmente, a nivel de la entidad pública, las políticas se encuentran regidas por políticas institucionales, las cuales se concretan en un Plan Estratégico Institucional (PEI) y un Plan Operativo Institucional (POI).

Para mayores detalles se recomienda visitar la página web del CEPLAN y utilizar los recursos disponibles en dicha plataforma.



!

El MINAM es la autoridad nacional responsable de las políticas públicas en materia de cambio climático y son los ministerios, como el MTC, los responsables de diseñar, implementar, monitorear y evaluar las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC) y de incorporar medidas de mitigación y adaptación al cambio climático en su Plan Estratégico Sectorial Multianual, Plan Estratégico Institucional, Plan Operativo Institucional y Programas Presupuestales tales como el PP 0148.

3. ¿Cuáles son los Instrumentos del Presupuesto por Resultados?

El Presupuesto por Resultados (PpR) se implementa a través de cuatro instrumentos: i) los Programas Presupuestales, ii) Seguimiento, iii) las Evaluaciones Independientes y iv) los Incentivos a la Gestión (ver Gráfico 1).

Gráfico 1

INSTRUMENTOS DEL PpR

Programas presupuestales	Es la unidad de programación de las acciones de las entidades públicas que, integradas y articuladas, se orientan a proveer productos (bienes y servicios) para lograr un resultado específico en beneficio de la población.
Seguimiento	Es un proceso continuo de recolección y análisis de información de desempeño que informa en qué medida un Programa Presupuestal está logrando sus resultados y cómo se está ejecutando.
Evaluaciones independientes	Comprenden el análisis sistemático y objetivo de una intervención pública, proyecto, programa o política en curso o concluida, con el objetivo de proporcionar información confiable y útil para la toma de decisiones de gestión y presupuestales.
Incentivos a la gestión	Constituyen mecanismos para mejorar la gestión de las entidades públicas en función al logro de ciertos resultados o compromisos establecidos. Para los gobiernos locales se tiene el "Plan de Incentivos a la Mejora de la Gestión y Modernización Municipal (PI)".

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) - GIZ

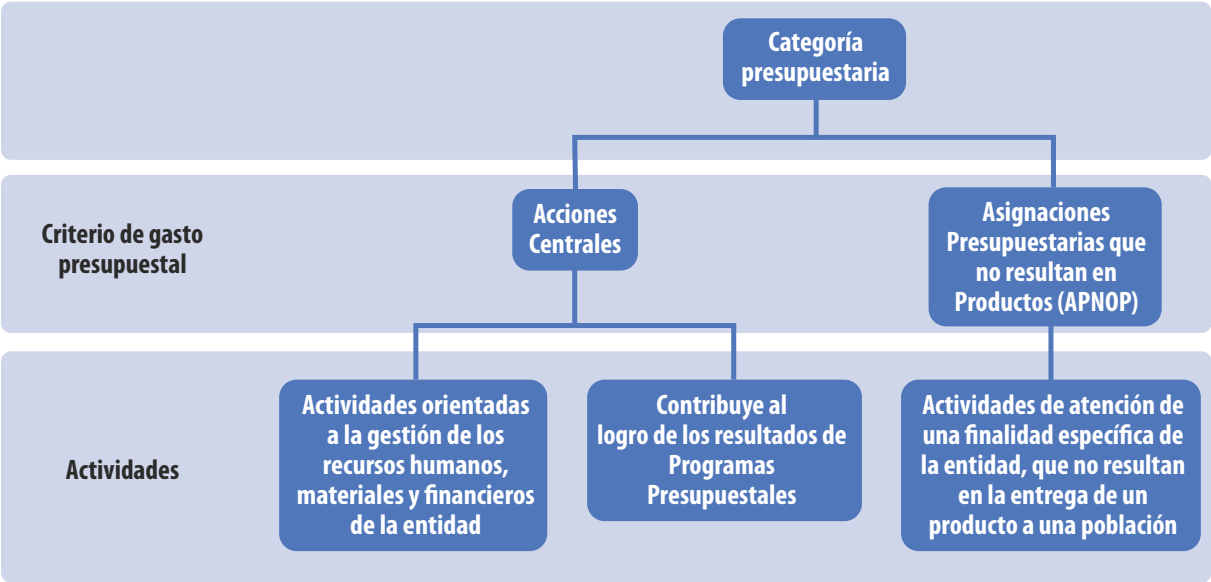
De los cuatro instrumentos descritos, desarrollaremos al detalle los Programas Presupuestales, para luego entender el Programa Presupuestal 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano", diseñado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

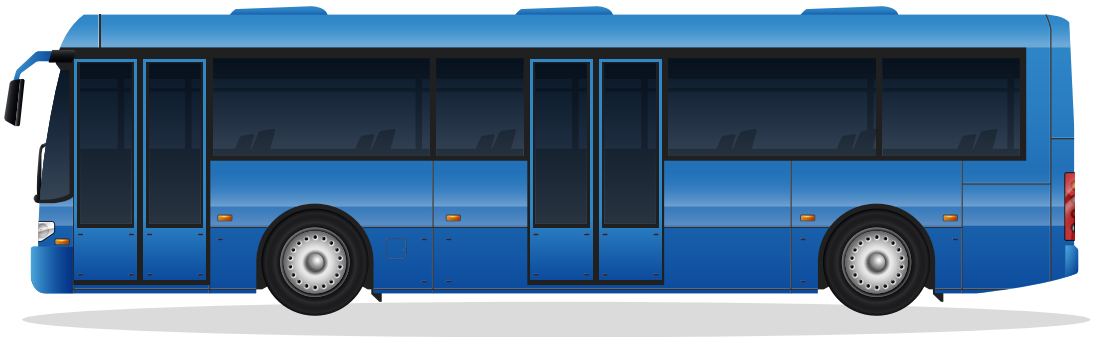
Capítulo 2 / Programas presupuestales

1. ¿Qué es un Programa Presupuestal?

Programas Presupuestales (PP) son instrumentos para articular e integrar las acciones de las entidades públicas para beneficio de la población.

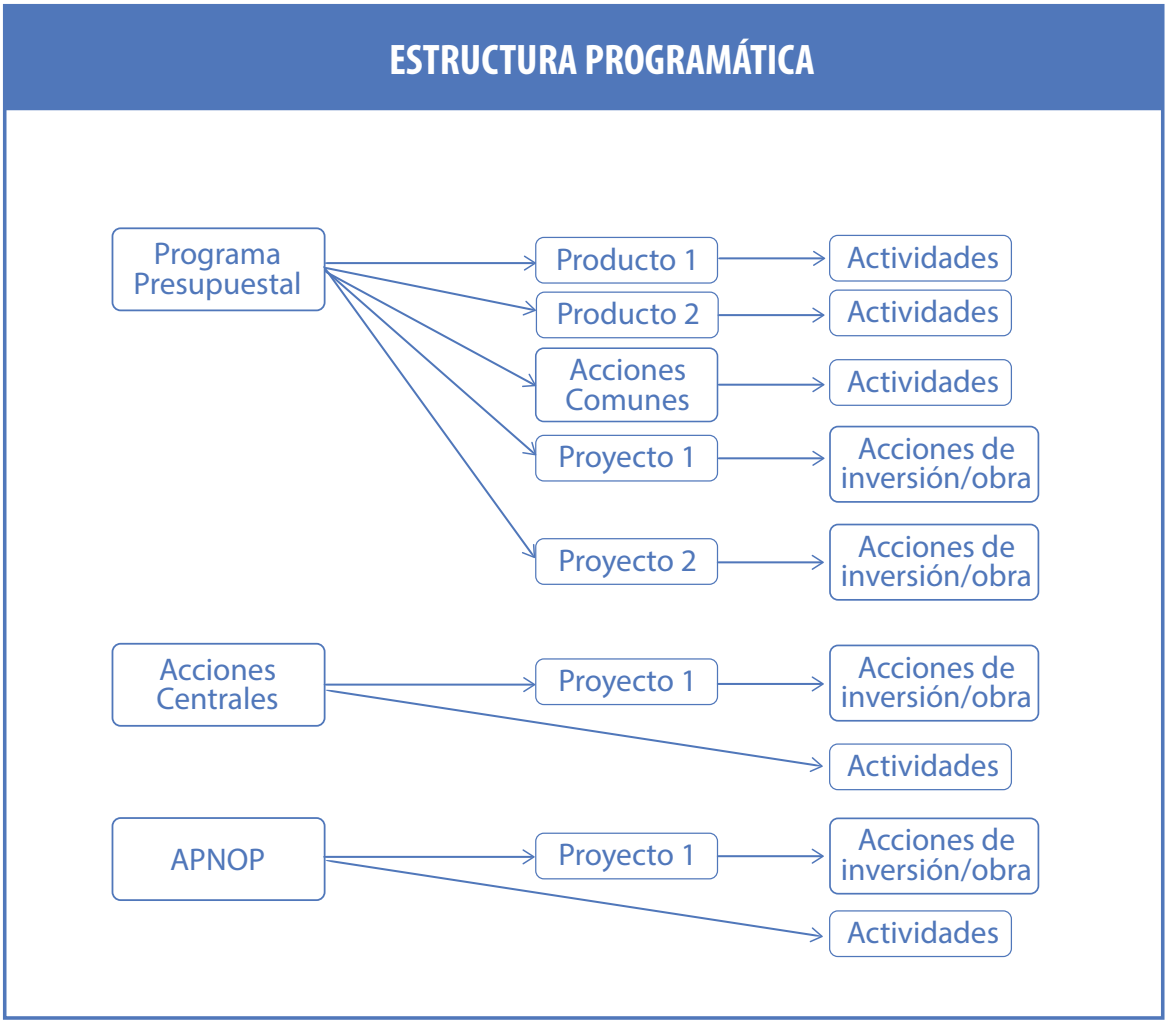
a. Algunas definiciones importantes





Estas categorías se definen y se ubican en la estructura programática, tal como se muestra:

Gráfico 2



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

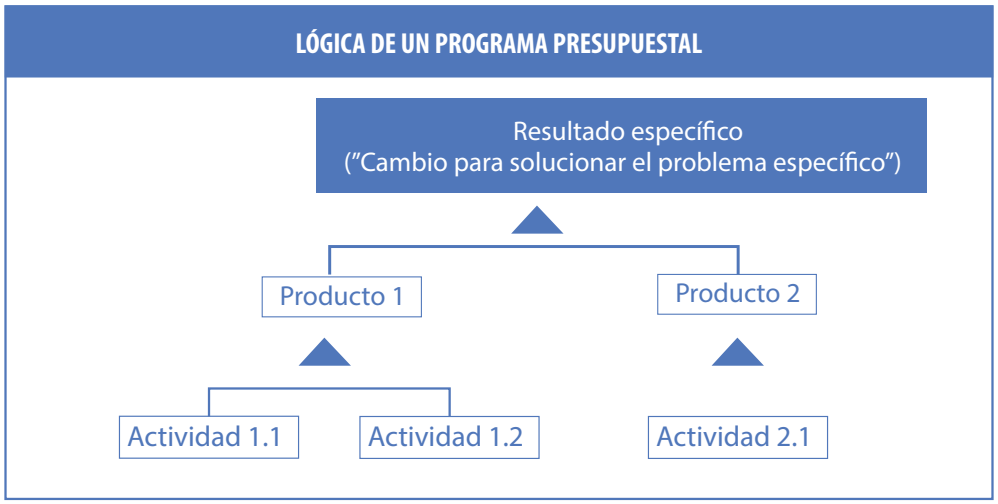
Si bien las inversiones son parte de los Programas Presupuestales, estas cuentan con su propio sistema, regulado por el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, o también conocido como Invierte.pe.

b. ¿Cómo se elabora un Programa Presupuestal?

La propuesta y elaboración de los Programas Presupuestales (PP) está a cargo de las entidades del gobierno nacional, debido a que son los entes rectores de las políticas públicas. La elaboración de un PP abarca dos etapas: i) diagnóstico y ii) diseño. Las actividades que comprende cada una de estas etapas se presentan en el cuadro siguiente:

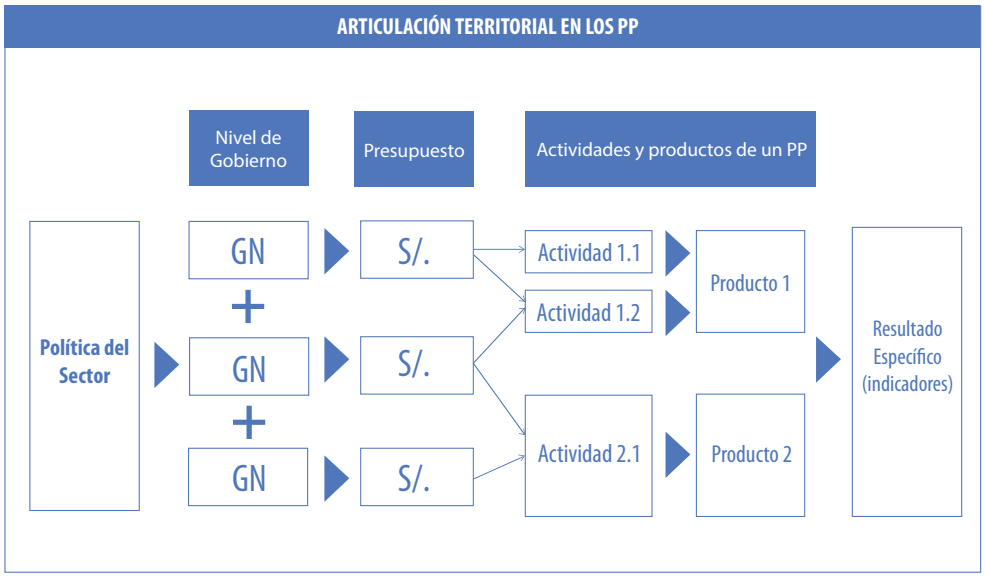
Elementos del Programa Presupuestal

Gráfico 3



2. ¿Qué es la Articulación territorial de un Programa Presupuestal (PP)?

Articulación territorial permite la validación, ejecución, seguimiento y evaluación de los resultados, productos y actividades según los niveles de gobierno. La ejecución de los PP involucra la participación del gobierno nacional (GN), regional (GR) y local (GL), según sus funciones y competencias. Así lo muestra el siguiente gráfico:



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

3. ¿Quiénes intervienen y cuáles son sus roles en la implementación de un PP?

PRINCIPALES ROLES DE LOS DIFERENTES NIVELES DE GOBIERNO EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PPR		
Gobierno Nacional (GN)	Gobiernos Regionales (GR)	Gobiernos Locales (GL)
• Diseña los PP y valida sus modelos operacionales con los GR y GL. • Provee productos (bienes y servicios) y ejecutan proyectos de inversión pública vinculados a los PP.	• Participan en la validación de los modelos operacionales de los Programas Presupuestales (PP) con articulación territorial. • Proveen productos (bienes y servicios) y ejecutan proyectos de inversión pública vinculados a los PP.	• Participan en la validación de los modelos operacionales de los Programas Presupuestales (PP) con articulación territorial. • Proveen productos (bienes y servicios) y ejecutan proyectos de inversión pública vinculados a los PP

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

Los gobiernos locales asignan presupuesto para la provisión de productos y/o la ejecución de actividades de los productos y proyectos de los PP, que se enmarcan dentro de su competencia. Así, contribuyen al logro del resultado específico de un PP, de manera articulada con el nivel nacional y/o regional. El gran desafío es la articulación y esta empieza por el sistema de planeamiento.

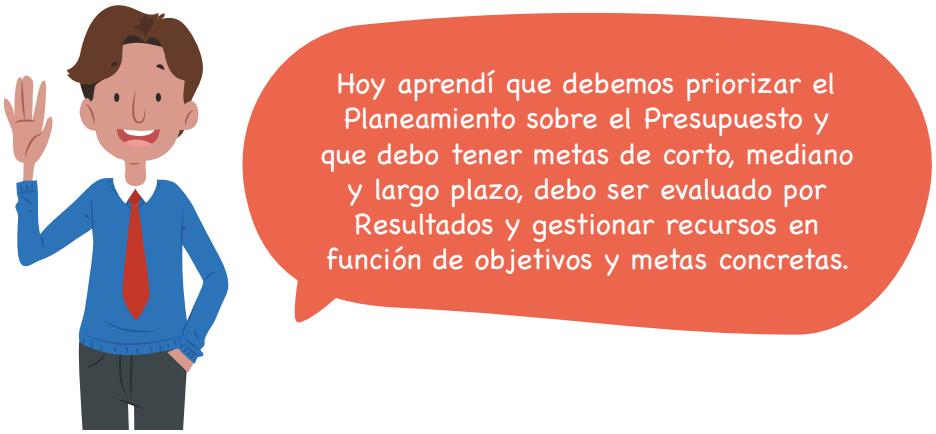
La articulación de políticas y planes involucra coordinación permanente entre las dependencias involucradas alineadas a compromisos internacionales (Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible) y nacionales (políticas de Estado-Acuerdo Nacional, Plan Bicentenario y lineamientos de la Política Nacional del Sector Transporte). Esto contribuye a direccionar el quehacer de las instancias para definir las rutas a continuar hacia el logro de los fines, objetivos y metas.

Para terminar, recordemos las principales ideas vistas en esta unidad

SOBRE EL PpR:

Siendo que los PpR son una estrategia de gestión pública que vincula la asignación de recursos a productos (bienes y servicios) y a resultados medibles vinculados a la solución de problemas que afectan a la población, debemos preguntarnos:

- ¿Cuánto estamos programando?
- ¿Lo hacemos en función de las prioridades establecidas en las políticas del sector y del desarrollo territorial en relación al transporte y movilidad urbana?
- ¿Nos estamos evaluando por resultados o seguimos con la lógica inercial al programar nuestro presupuesto?



UNIDAD III

Análisis del problema

Identificarás el problema que el PP 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano" busca resolver. Asimismo, conocerás el cambio que busca alcanzar y los productos y actividades a desarrollar para alcanzar este cambio.

¿Qué habilidades vas a desarrollar?

Al final de la unidad, podrás:

- Comprender las causas que explican el problema, así como los cambios (medios directos) que se esperan alcanzar para lograr la mejora en el bienestar de la población.

¿Qué contenidos vas a encontrar en esta unidad?

Análisis del problema

- Definición del problema que se quiere solucionar
- Análisis causal

Cambio que se busca alcanzar para solucionar el problema específico identificado

- Resultado específico
- Cómo lograr el cambio: Producto 1, Producto 2, Producto 3, Producto 4 y Producto 5
- Presentación y descripción operacional de los productos del PP 0148 y sus respectivas actividades en el marco del Anexo 2
- Actores involucrados

¡Comencemos !

Capítulo 1 / Definición del problema

En este capítulo se presenta una definición del problema que busca solucionar el PP 0148 y sus causas.

1.1 ¿Por qué es importante el Programa Presupuestal 0148?

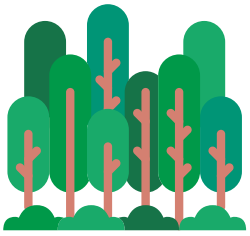
El Programa Presupuestal 0148 contribuye a mejorar la gestión del transporte urbano por parte de los gobiernos locales y de esta manera mejorar la calidad de vida de la población que vive en las ciudades. Al mejorar el transporte urbano se reducirán (i) las emisiones de gases de efecto invernadero, (ii) el número y severidad de accidentes de tránsito, (iii) la contaminación ambiental del aire y (iv) la generación de ruidos.

1.2 ¿Qué problema se quiere solucionar?

El Programa Presupuestal 0148 se orienta a obtener resultados concretos de la acción del Estado a favor de la población. Cabe recalcar que dichos resultados son objetivos del enfoque de Transporte Urbano Sostenible, tal como se aprecia en la siguiente figura:

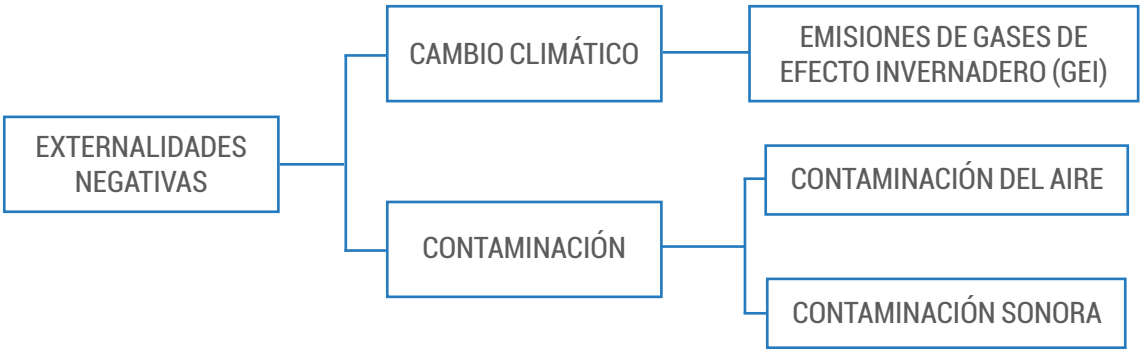
Reducción del tiempo de viaje de los usuarios

Reducción de la inseguridad



Reducción de los costos ambientales

Estos efectos negativos para la población se les denominan "externalidades negativas del Transporte Urbano" y tienen un altísimo costo económico para la sociedad en su conjunto.



En ese sentido, el problema específico que se espera resolver a través del Programa Presupuestal PP 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano", es:

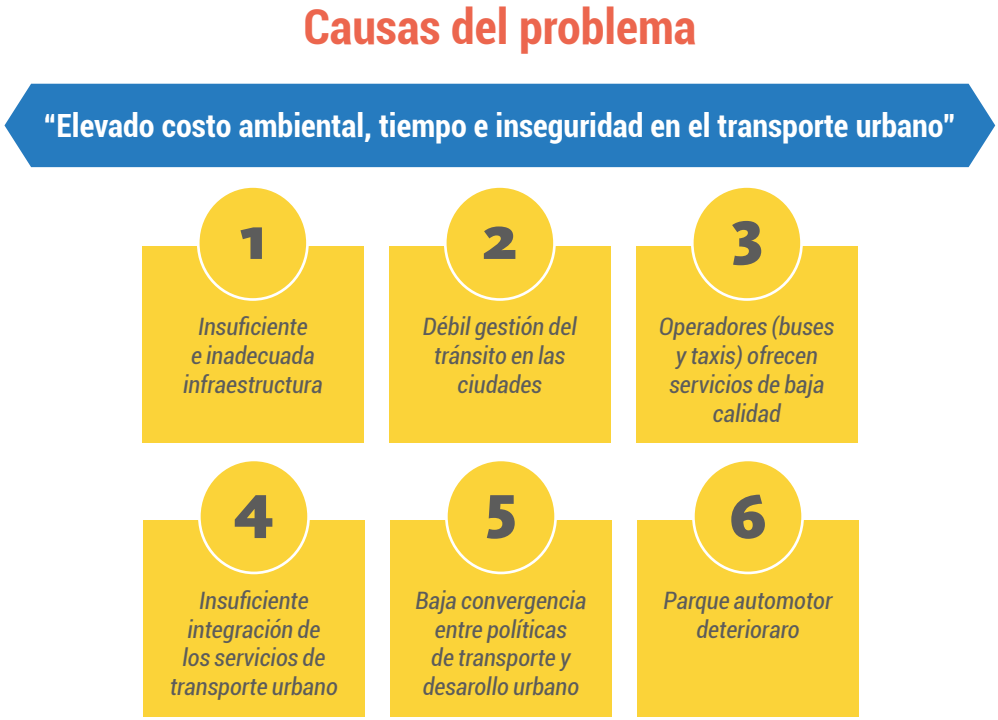
Gráfico 1

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

1.3 Causas del problema

Las causas del problema PP 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano" se presentan en el gráfico y cuadro siguientes:

Gráfico 2



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Se identificó que los efectos derivados sobre las ciudades afectadas por este problema son limitada productividad, limitada competitividad, elevados costos de salud y la exclusión de sectores de la sociedad. El efecto final es un limitado desarrollo socio-económico en las ciudades.

Tabla 1

CAUSA DIRECTA	***¿QUÉ MAGNITUD TIENE?***
Insuficiente e inadecuada Infraestructura	• *Los sistemas de transporte masivo reformados se limitan al Metropolitano y la Línea 1 del Metro, que diariamente transportan 1 millón de viajes. Esto es solo el 5% de viajes de los 22.3 millones de viajes que se realizan al día (NAMA, 2015) en Lima y el Callao.* • *En el resto de las ciudades del Perú no existen sistemas reformados.*
Débil gestión del tránsito en las ciudades	• *A setiembre de 2016, 142 de las 196 municipalidades provinciales del Perú tenían más de 50% de papeletas pendientes de pago.* • *79% de accidentes fatales son causados por conductores y solo el 17% por peatones.* • *En Lima existen 1200 intersecciones semaforizadas con sensores vehiculares y peatonales, de las cuales solo 400 se encuentran centralizadas.*
Operadores (buses y taxis) ofrecen servicios de baja calidad	• *Lima y Callao: 571 rutas autorizadas y 25 713 vehículos.* • *Trujillo: 73 rutas autorizadas y 347 154 pasajeros por día.* • *Arequipa: 200 rutas autorizadas, 5 000 combis y cústers.* • *La gran mayoría de los conductores no se encuentran en planilla y laboran 13 horas diarias en promedio.*
Insuficiente integración de los servicios de transporte urbano	• *En Lima, las estaciones de transporte masivo no se encuentran integradas a otros tipos de transporte.* • *Los medios de pago entre sistemas de transporte masivo no se encuentran integrados. Solo en el Metropolitano existe integración tarifaria.*
Baja convergencia entre políticas de transporte y desarrollo urbano	• *En Lima, la falta de planes urbanos ha llevado a que no haya la asignación de espacios para infraestructura de transporte moderna.* • *Solo hay una propuesta de Plan de movilidad y espacio público (Cusco).*
Parque automotor deteriorado	• *12% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero se deben al sector transporte en 2010.* • *En Lima Metropolitana se ha chatarreado 2 185 vehículos, aún insuficiente.* • *En Lima Metropolitana, el 50% del parque automotor autorizado para el transporte urbano supera la antigüedad de 20 años.*

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones

1.4 ¿Qué cambio se busca alcanzar para solucionar el problema específico identificado?

Luego de identificar como problema el "Elevado costo ambiental, tiempo e inseguridad en el transporte urbano", este PP busca alcanzar el siguiente resultado específico:

"Adecuada velocidad de circulación, seguridad y bajos costos ambientales en el transporte urbano", el cual se enmarca en los Objetivos de la Política Nacional, plasmados en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional.

Los proyectos y actividad considerados son los siguientes:

1. La operación y mantenimiento del Servicio de Transporte Masivo.
2. El mantenimiento de la infraestructura urbana.
3. El control del parque automotor en vías urbanas.
4. La realización de las auditorías de seguridad vial e intervenir puntos negros, así como otorgar habilitaciones de vehículos
5. La realización de fiscalizaciones del servicio de transporte de personas y mercancías, entre otros.

UNIDAD IV
Tipología de proyectos y descripción operacional de las actividades

¿Qué vas a aprender en esta unidad?

Conocerás la tipología de proyectos, así como los principales productos y actividades que forman parte del Programa Presupuestal 0148, y que necesitan de una acción coordinada entre los niveles de gobierno.

¿Qué habilidades vas a desarrollar?

Al final de la unidad, podrás:

- Comprender la tipología de proyectos y la finalidad de cada uno de ellos.
- Comprender el sentido (objetivo), las acciones y público al que se dirigen las actividades del Programa Presupuestal.

¿Qué contenidos vas a encontrar en esta unidad?

- La descripción de la tipología de proyectos
- La descripción de los productos del PP 0148
- Roles y responsabilidades de los niveles de gobierno en relación al
- PP 0148
- ROF del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de los Gobiernos Locales

¡Comencemos !

Capítulo 1 / Tipología de proyectos

1.1. ¿Qué es la tipología de proyectos?

Entiéndase como tipología a un conjunto de proyectos que comparten características particulares que los diferencian de otros. Por esta razón, los sectores emiten normas técnicas específicas o en el Invierte.pe o Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. Además, se elaboran instrumentos metodológicos por tipologías.

1.2. ¿Qué tipología de proyectos son aplicables al PP 0148?

Nombre de Tipología del PIP	Sistema de Transporte Ferroviario Urbano de Pasajeros. 1. Líneas de Metro 2. Monorriel 3. Tranvía	
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas	
Indicador de Desempeño	% de atención de la demanda de viajes y % de ahorro de tiempo de transporte	
Componentes de la tipología del PIP	1. Ferrovía 2. Material Rodante 3. Obras Complementarias 4. Terminal de pasajeros 5. Puentes	6. Intercambios 7. Obras de drenaje 8. Viaductos 9. Señalización 10. Sistema de recaudo 11. Concesiones
Indicador de avance físico del componente	1. Km. 2. Und. 3. m2 4. m2 5. m.	6. m. 7. m. 8. m. 9. Und. 10. Glb. 11. Und
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional del Sistema Eléctrico de Transporte de Pasajeros en vías férreas que formen parte del Sistema Ferroviario Nacional. Reglamento Nacional de Edificaciones.	

Actividad relacionada: *Operación y Mantenimiento de Actividades Ferroviarias Urbanas Concesionadas*

[9] PIP : Proyecto de Inversión Pública

Nombre de Tipología del PIP	Sistema de Transporte Masivo Vial Urbano 1. BRT Cerrado 2. BRT Abierto	
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas	
Indicador de Desempeño	% de atención de la demanda de viajes de Lima y Callao y % de BRT cerrado operativos y con mantenimiento	
Componentes de la tipología del PIP	1. Paraderos 2. Sistemas de BRT 3. Sistemas de Seguridad y Resguardo 4. Vías 5. Sistema de Recaudo 6. Concesiones 7. Auditoría de Seguridad Vial	
Indicador de avance físico del componente	1. m2 2. Und. 3. Glb.	4. Km. 5. Glb. 6. Und.
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional de Administración de Transporte.	

Actividad relacionada: *Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses*

Nombre de Tipología del PIP	Servicio de Transitabilidad vial urbana 1. Corredores 2. Puntos Críticos	
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas	
Indicador de Desempeño	% de atención de la demanda de viajes de Lima y Callao	
Componentes de la tipología del PIP	1. Paraderos 2. Sistemas de transporte urbano 3. Sistemas de Seguridad 4. Pistas 5. Concesiones 6. Auditoría de Seguridad Vial	
Indicador de avance físico del componente	1. m2 2. Und. 3. Glb.	4. Km. 5. Glb.
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional de Administración de Transporte.	

Actividad relacionada: *Auditorías de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos*

Nombre de Tipología del PIP	Sistemas de Seguridad Vial y Control de Circulación en vías Urbanas 1. Semaforización 2. Centro de control de semaforización 3. Centro de Video Vigilancia 4. Señalización 5. Reductores de velocidad 6. Canalizadores de tráfico 7. Guardavías	
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas y mercancías	
Indicador de Desempeño	% de centros de control operativos y con mantenimiento	
Componentes de la tipología del PIP	1. Semáforos 2. Sistemas de semaforización 3. Sistemas de Seguridad 4. Calles 5. Mantenimiento 6. Medios de transporte 7. Materiales 8. Obras Complementarias 9. Terminal de pasajeros o paraderos	
Indicador de avance físico del componente	1. m2 2. Und. 3. Glb. 4. Km. 5. Glb.	6. Und. 7. Glb. 8. Km. 9. m2.
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional de Administración de Transporte.	

Actividad relacionada: *Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes*

Nombre de Tipología del PIP	Infraestructura Urbana complementaria	Intercambiadores y señalización
		Sistema privado de recaudo
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas	
	Transporte de personas y mercancía	
Indicador de Desempeño	% de atención de la demanda de viajes de Lima y Callao y % de ahorro de tiempo de transporte	
	% de atención de la demanda de viajes de Lima y Callao	
Componentes de la tipología del PIP	1. Línea 2. Obras Complementarias 3. Terminal de pasajeros o paraderos 4. Mantenimiento 5. Auditoría de Seguridad Vial	
	1. Sistemas de transporte 2. Obras Complementarias 3. Mantenimiento 4. Señalización	
Indicador de avance físico del componente	1.Und. 2.Glb. 3.m2. 4.Glb.	1. Glb. 2. Km. 3. Glb. 4. Und.
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional de Edificaciones. Reglamento de la Ley de Marca y Otros Signos Distintivos.	
	Reglamento Nacional de Administración de Transporte.	

Actividad relacionada: *Estudios complementarios para el desarrollo de la infraestructura de transporte masivo urbano existente*

Actividad relacionada: *Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos,*

Nombre de Tipología del PIP	Infraestructura para vehículos menores no motorizados: 1. Ciclovías 2. Cicloparqueaderos 3. Infraestructura para la bicicleta pública	
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas	
Indicador de Desempeño	% de ahorro de tiempo de transporte	
Componentes de la tipología del PIP	1. Ciclovías 2. Cicloparqueaderos 3. Escaleras peatonales 4. Cruces	5. Señalización 6. Mantenimiento 7. Auditoría de Seguridad Vial
Indicador de avance físico del componente	1. m. 2. m. 3. m.	4. Und. 5. Und. 6. Glb.
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional de Edificaciones Reglamento Nacional de Administración de Transporte	

Actividad relacionada: *Mantenimiento de las Ciclovías*

Nombre de Tipología del PIP	Infraestructura para vehículos menores no motorizados: 1. Veredas 2. Vías peatonales 3. Escaleras peatonales 4. Puentes Peatonales	
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas	
Indicador de Desempeño	% de accesibilidad de peatones	
Componentes de la tipología del PIP	1. Veredas 2. Puentes peatonales 3. Escaleras peatonales 4. Cruces	5. Señalización 6. Mantenimiento 7. Auditoría de Seguridad Vial
Indicador de avance físico del componente	1. m. 2. m. 3. m.	4. Und. 5. Und. 6. Glb.
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional de Edificaciones.	

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

Nombre de Tipología del PIP	Proyectos con intervenciones integrales para: Vía Expresa Vía Arterial	
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas y mercancías (vías expresas de carga)	
Indicador de Desempeño	% de atención de la demanda de viajes de Lima y Callao y % de ahorro de tiempo de transporte	
Componentes de la tipología del PIP	1. Pistas 2. Veredas 3. Puentes 4. Puentes Peatonales 5. Sistemas de Transporte 6. Sistemas de Semaforización 7. Sistemas de Seguridad 8. Materiales	9. Obras Complementarias 10. Terminal de pasajeros o paraderos 11. Cruces 12. Señalización 13. Mantenimiento 14. Auditoría de la Seguridad Vial
Indicador de avance físico del componente	1. Km. 2. m. 3. m. 4. m. 5. Und, 6. Glb. 7. Und.	8. Glb. 9. Km. 10. m2 11. Und. 12. Und. 13. Glb.
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional de Edificaciones. Reglamento Nacional de Administración de Transporte.	

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

Nombre de Tipología del PIP	Proyectos con intervenciones integrales para: Vía Colectora Vía Local / Cercado	
Naturaleza de la intervención vinculada a la tipología	Creación, ampliación y/o mejoramiento y/o recuperación	
Servicio vinculado a la tipología	Transporte de personas	
Indicador de Desempeño	% de atención de la demanda de viajes; % de ahorro de tiempo de transporte y % de accesibilidad de peatones	
Componentes de la tipología del PIP	1. Pistas 2. Veredas 3. Puentes Peatonales 4. Sistemas de Transporte 5. Sistemas de Semaforización 6. Sistemas de Seguridad 7. Ciclovías 8. Ciclo Parqueaderos 9. Infraestructura para préstamos de bicicletas	10. Materiales 11. Obras Complementarias 12. Terminal de pasajeros o paraderos 13. Cruces 14. Señalización 15. Mantenimiento 16. Auditoría de la Seguridad Vial
Indicador de avance físico del componente	1. Km. 2. m. 3. m. 4. Und, 5. Glb. 6. Und. 7. Km. 8. m2.	9. m2. 10. Glb. 11. m2 12. m2. 13. Und. 14. Und. 15. Glb.
Consignar criterios específicos	Reglamento Nacional de Edificaciones. Reglamento Nacional de Administración de Transporte	

Actividad relacionada: *Mantenimiento la infraestructura peatonal (veredas, puentes peatonales, paraderos, etc.)*

Capítulo 2 / Descripción de los productos/ actividades y actividades a cargo del Gobierno Local

A continuación, se describe cada uno de estos cinco productos, definiendo en qué consisten y señalando qué nivel de gobierno lo tiene a su cargo.

2.1 PRODUCTO 1: control del parque automotor en vías urbanas

¿En qué consiste?

PRODUCTO: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	
Unidad de medida: Vehículos	
¿Quién recibe el producto o sobre quién se interviene?	La población en general
¿Qué bienes y/o servicios - específicos - recibirá la población?	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. Adecuado estado del parque automotor, mejores niveles de seguridad vial y reducción de los índices de contaminación ambiental.
¿Cuál es la modalidad de entrega del producto a la población?	Certificación y homologación vehicular, fiscalización a los Centros de Inspección Técnica Vehicular, y la reconversión/ chatarreo de vehículos obsoletos.
¿Quién realiza la entrega del producto?	Gobierno Nacional: MTC y SUTRAN Gobierno Local: Municipalidades Provinciales y Municipalidades Distritales
¿Dónde se entrega el producto?	A nivel nacional

Para el logro del producto es necesario que:

- Celeridad en la actualización e implementación de la normatividad técnica del Reglamento Nacional de Vehículos y del Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular.
- Inversión de los operadores de los servicios de transporte en vehículos más modernos para incrementar el parque automotor de vehículos para el servicio público y mejorar la calidad de sus servicios.
- Implementar acciones de fortalecimiento de capacidades del personal clave de las Municipalidades Provinciales para la implementación de Programas de Chatarreo.

Las actividades de este producto son:

PRODUCTO 3000838: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas			
Actividad	*Unidad de medida*	*Niveles de Gobierno que ejecutan*	
		Nacional	*Local*
5006107. *Sistema de Certificación y Homologación Vehicular*	*Sistema de Homologación implementado*	X	
5006108. *Fiscalización a los Centros de Inspección*	*Centros de Inspección Técnica Vehicular fiscalizados*	X	
5006109. *Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia*	*Vehículos obsoletos que cuentan con certificado*	X	X

El rol del Gobierno Local en este producto es:

Municipalidades Provinciales:

- Sobre la base de lo dispuesto en su Reglamento de Organización y Funciones, la Unidad Orgánica a cargo del servicio de transporte público de ámbito provincial debe implementar y emitir los certificados de chatarreo.

Actividad: Sistema de Certificación y Homologación Vehicular

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Sistema de Certificación y Homologación Vehicular	
Unidad de medida	*Inspección*
Descripción	*La homologación vehicular es la habilitación otorgada por el MTC, a través de la DGTT, con la que se acredita que los vehículos cumplen con los requisitos establecidos en el RNV, como condición previa para su nacionalización o inmatriculación. La homologación se realiza para cada modelo de vehículo.*

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Celeridad en la implementación de la normatividad técnica del Registro Nacional de Homologación Vehicular a cargo de la DGTT-MTC.
- Una 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.

Actividad: Fiscalización a los Centros de Inspección

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Fiscalización a los centros de Inspección	
Unidad de medida	*Autorización y fiscalización de los centros de inspección*
Descripción	*Consiste en certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos. Las inspecciones técnicas comprenden: (i) Registro y verificación documentaria, (ii) Inspección visual e (iii) Inspección mecánica.*

Para el logro de la actividad es necesario:

- 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.

Actividad: Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia	
Unidad de medida	*Vehículos obsoletos que cuentan con certificado*
Descripción	*Las Entidades a cargo de la implementación (Municipalidades Provinciales) autorizarán a los operadores (Centros de Chatarreo de Vehículos, Entidades Certificadoras, Proveedores de Vehículos Nuevos, etc.) que cumplan los requisitos considerados en sus respectivos programas de chatarreo. Asimismo fiscalizarán periódicamente a dichas entidades para verificar que cumplan con las obligaciones que les corresponde y asuman las responsabilidades establecidas en sus respectivos programas.*

Para el logro de la actividad es necesario:

- Contar con adecuadas estrategias de promoción y aceptación de los operadores del transporte público de los programas de reconversión y chatarreo.
- Realizar acciones de intervención (advertencias y sanciones) para vehículos de transporte público que generan contaminación ambiental.
- Contar con Municipalidades Provinciales que fortalezcan las capacidades de su personal técnico para que implementen Programas de Chatarreo.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales:

- La gestión en materia de transporte dentro de su jurisdicción, en virtud de lo cual establecen las condiciones específicas para el otorgamiento de autorizaciones o concesiones, en el marco de lo dispuesto en los reglamentos nacionales.
- Es responsable 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.

2.2 PRODUCTO 2: gestión eficiente del tránsito

¿En qué consiste?

PRODUCTO: Gestión eficiente del tránsito	
Unidad de medida: Sistemas implementados	
¿Quién recibe el producto o sobre quién se interviene?	La población en general.
¿Qué bienes y/o servicios - específicos - recibirá la población?	Lineamientos generales y la conceptualización de sistemas integrales de gestión de tránsito y transporte en zonas urbanas.
¿Cuál es la modalidad de entrega del producto a la población?	• 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, seguridad operativa y con mantenimiento, vías de carga de la red vial urbana controladas. • Auditorías e inspecciones de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos.
¿Quién realiza la entrega del producto?	Gobierno Nacional: MTC, SUTRAN y PNP. Gobierno Local: Municipalidades Provinciales y Municipalidades Distritales.
¿Dónde se entrega el producto?	A nivel nacional.

Para el logro de la actividad es necesario:

- Celeridad en la definición e implementación de los lineamientos generales y la conceptualización de sistemas integrales de gestión de tránsito y transporte en zonas urbanas por parte de la DGTT-MTC.
- Desarrollo del mercado a través de asistencia técnica y capacitación continua hacia las diversas entidades responsables de la gestión eficiente del tránsito.
- Contar con recursos humanos 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.

Las actividades de este producto son:

PRODUCTO 3000839. Gestión eficiente del tránsito			
Actividad	*Unidad de medida*	*Niveles de Gobierno que ejecutan*	
		Nacional	*Local*
5006110. *Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes*	*Ciudades con sistemas operativos que reciben mantenimiento*	X	X
5006111. *Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas*	*Número de sistemas de control implementados*		X
5006112. *Inspecciones de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos*	*Auditorías de seguridad vial realizadas e intervenciones en puntos críticos efectuadas*	X	X

Como observamos en el cuadro anterior, el producto "Gestión eficiente del tránsito" tiene tres actividades que son de competencia local.

El rol del Gobierno Local en este producto es:

Municipalidades Provinciales:

- Implementar los sistemas semafóricos integrales e inteligentes en sus ciudades. Para ello, deben aprobar las normas específicas y adaptar los sistemas a su realidad y recursos, contando con la asistencia del MTC.

A continuación, se detallará las actividades de este Producto:

Actividad: Operación y mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes	
Unidad de medida	*Ciudades con sistemas operativos que reciben mantenimiento.*
Descripción	*El propósito de esta actividad es prever los recursos para la adecuada operación y mantenimiento de los sistemas de centros de control, seguridad, semafóricos e inteligentes que se implementen según diferentes modalidades de ejecución. Para ello cada Municipalidad Provincial formulará el correspondiente Plan de Operación y Mantenimiento de Sistemas Inteligentes (POMSI).*

Para el logro de la actividad es necesario que:

- La coordinación entre el MTC e INACAL para la homologación de las normas respecto de los equipos y sistemas.
- Realizar una capacitación continua al personal de las Municipalidades para la implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de centros de control, seguridad, semafóricos e inteligentes.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

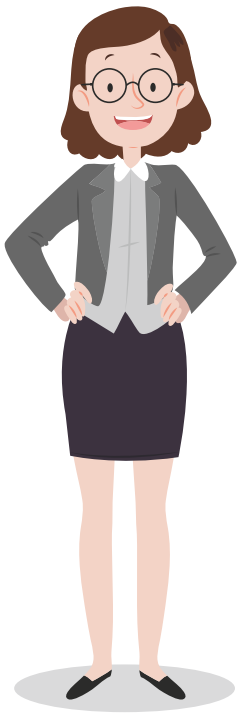
Municipalidades Provinciales:

- Normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.
- Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción.
- Implementar los sistemas integrales e inteligentes en sus ciudades. Para ello, aprueban las normas específicas y adaptan los sistemas a su realidad y recursos, contando con la asistencia del MTC.

Actividad: Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas	
Unidad de medida	*Número de sistemas de control implementados*
Descripción	*Consiste en la fiscalización del cumplimiento del uso y restricciones aplicables a las vías identificadas, esta actividad la realizarán las dependencias provinciales de la Dirección Nacional de Tránsito de la Policía Nacional de Perú y las Gerencias de Transporte Urbano (o las dependencias que hagan sus veces en la Municipalidad Provincial) con el apoyo de la SUTRAN previa suscripción del convenio.*



Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las Municipalidades Provinciales creen o fortalezcan 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 fortalezcan 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.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales:

- Regular el transporte de carga de alcance local e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto.
- Implementar los sistemas integrales e inteligentes en sus ciudades. Para ello, deben aprobarlas normas específicas y adaptar los sistemas a su realidad y recursos, contando con la asistencia del MTC.

Actividad: Inspecciones de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Inspecciones de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos	
Unidad de medida	*Auditorías de seguridad vial realizadas e intervenciones en puntos críticos efectuadas*
Descripción	*Las Inspecciones de Seguridad Vial (ISV) son un procedimiento sistemático de verificación de las condiciones de seguridad para todos los posibles usuarios de una vía existente de cualquier tipo o escala. Su objetivo es eliminar o mitigar la probabilidad de siniestros o colisiones y/o la relativa severidad de estos.*

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Exista normatividad técnica de aplicación nacional para la implementación de auditorías viales.
- Las municipalidades desarrollen capacidad técnica para ejecutar auditorías de seguridad vial e intervenir en puntos críticos.
- Se desarrolle la capacitación y asistencia técnica hacia las Municipalidades Provinciales por parte de la DGTT-MTC para la implementación de auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales:

- Normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.
- Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción.
- Implementar los sistemas integrales e inteligentes en sus ciudades. Para ello, aprueban las normas específicas y adaptan los sistemas a su realidad y recursos, contando con la asistencia del MTC.

2.3 PRODUCTO 3: gestión de sistemas de transporte y fiscalización

¿En qué consiste?

PRODUCTO: Gestión de sistemas de transporte y fiscalización	
Unidad de medida: Ciudades con sistemas integrados de transporte	
¿Quién recibe el producto o sobre quién se interviene?	La población en general.
¿Qué bienes y/o servicios - específicos - recibirá la población?	Establecimiento de operadores que cuenten con vehículos estándar (padrón o patrón) que sean de propiedad de aquellos y trabajadores del servicio de transporte en planilla.
¿Cuál es la modalidad de entrega del producto a la población?	• Elaboración, rediseño e implementación de planes reguladores de rutas, habilitaciones otorgadas para la prestación del servicio de transporte terrestre de personas de ámbito provincial. • Fiscalización para la prestación del servicio de transporte de personas y mercancías. • Estudios para la formulación e implementación de planes de formalización de transporte urbano, y habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas
¿Quién realiza la entrega del producto?	Gobierno Nacional: MTC y SUTRAN Gobierno Local: Municipalidades Provinciales y Municipalidades Distritales.
¿Dónde se entrega el producto?	A nivel nacional.

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Capacitación continua y asistencia técnica al personal de las Municipalidades Provinciales para la implementación y seguimiento de los sistemas integrados de transporte.
- Desarrollar la capacidad técnica para la elaboración de estudios básicos. Celeridad en la definición e implementación de los lineamientos y la conceptualización de sistemas integrados de transporte en zonas urbanas por parte de la DGTT-MTC, así como la aprobación de la normatividad técnica para su inmediata puesta en funcionamiento.
- Reducir progresivamente la dependencia de los ingresos de los operadores de los servicios de transporte sobre la cantidad de pasajeros transportados.

Las actividades de este producto son:

PRODUCTO 3000840.Gestión de sistemas de transporte y fiscalización			
Actividad	*Unidad de medida*	*Niveles de Gobierno que ejecutan*	
		Nacional	*Local*
5006113. Gestión de Rutas y Habilitaciones Otorgadas para el servicio de Transporte de Personas	*Títulos habilitantes (contratos de concesión, autorizaciones y habilitaciones en general) otorgados*		X
5006114. Fiscalización del servicio de Transporte de Personas y Mercancías	*Sistemas de fiscalización implementados*	X	X
5003407. Habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas	*Ciudades con vehículos menores debidamente autorizados*	X	X

Como observamos en el cuadro anterior, el producto "Gestión de sistemas de transporte y fiscalización" tiene tres actividades que son de competencia local.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales:

- Aprobar las normas específicas, planes reguladores de rutas y llevar adelante los procesos de selección de los operadores del servicio de transporte público. En líneas generales, otorgan todos los títulos habilitantes para el transporte terrestre provincial.
- Definir las vías y áreas en donde se implementan los sistemas integrados de transporte.

Municipalidades Distritales:

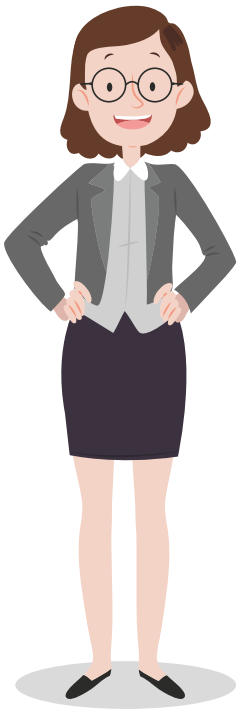
- Otorgar las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte en vehículos menores, en el marco de las normas generales.

Actividad: Gestión de Rutas y Habilitaciones Otorgadas para el servicio de Transporte de Personas
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Gestión de Rutas y Habilitaciones Otorgadas para el servicio de Transporte de Personas	
Unidad de medida	Títulos habilitantes (contratos de concesión, autorizaciones y habilitaciones en general) otorgados
Descripción	Los títulos habilitantes son las decisiones de la autoridad (en este caso, la municipalidad provincial) que autorizan a un transportista a prestar el servicio de transporte público de personas. Las autorizaciones se pueden entregar en dos formas: (i) autorización administrativa (directa) o (ii) concesión

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las Municipalidades Provinciales creen o fortalezcan instancias especializadas en transporte urbano y tránsito con masa crítica de profesionales para elaborar los estudios básicos para el desarrollo del Transporte Urbano Sostenible y Movilidad Urbana.
- Los Planes de Movilidad Urbana contemplen la adecuada integración de rutas troncales y alimentadoras que satisfagan la demanda y los estándares de calidad de los servicios de transporte masivo de personas.



El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales:

- Otorgar las concesiones y autorizaciones, de conformidad con los reglamentos nacionales y según lo establecido en sus ordenanzas.
- Aprobar las normas específicas, planes reguladores de rutas y llevar adelante los procesos de selección de los operadores del servicio de transporte público. En líneas generales, otorgan todos los títulos habilitantes para el transporte terrestre provincial.
- Definir las vías y áreas en donde se implementan los sistemas integrados de transporte.

Municipalidades Distritales:

- Otorgar las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte en vehículos menores, en el marco de las normas generales.

Actividad: Fiscalización del servicio de Transporte de Personas y Mercancías
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Fiscalización del servicio de Transporte de Personas y Mercancías	
Unidad de medida	Sistemas de fiscalización implementados
Descripción	La fiscalización comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte terrestre.

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las Municipalidades Provinciales creen o fortalezcan instancias especializadas en transporte urbano y tránsito con masa crítica de profesionales para el desarrollo de la capacidad técnica y coordinación entre las entidades responsables de la fiscalización del servicio de transporte de personas y mercancías para que las infracciones detectadas sean sancionadas.
- El diseño de las sanciones y la capacidad institucional permitan que sean ejecutadas de forma efectiva, como un mecanismo disuasorio y correctivo para el adecuado ordenamiento del tránsito en las ciudades.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales:

- Fiscalizar el servicio de transporte de ámbito provincial, así como el tránsito en el marco de lo reglamentado.
- Aprobar las normas específicas, planes reguladores de rutas y llevar adelante los procesos de selección de los operadores del servicio de transporte público. En líneas generales, otorgar todos los títulos habilitantes para el transporte terrestre provincial.

Municipalidades Distritales:

- Otorgar las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte en vehículos menores, en el marco de las normas generales.

Actividad: Habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas	
Unidad de medida	Ciudades con vehículos menores debidamente autorizados
Descripción	En el marco de la futura implementación de los sistemas integrados de transporte, es necesario establecer lineamientos generales a nivel del gobierno provincial para la determinación adecuada de las necesidades (magnitud y calidad) de dicho servicio a nivel distrital.

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las Municipalidades Provinciales creen instancias especializadas en transporte urbano y tránsito con masa crítica de profesionales para elaborar adecuadamente términos de referencia y presupuestos de los estudios relacionados a Planes de Ordenamiento y zonas de exclusión de mototaxis.
- El MTC o la cooperación internacional brinden asistencia técnica a las Municipalidades Provinciales para que puedan elaborar adecuadamente términos de referencia y presupuestos de los estudios relacionados a Planes de Ordenamiento y zonas de exclusión de mototaxis.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales:

- Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos y otros de similar naturaleza.

Municipalidades Distritales:

- Otorgar licencias para la circulación de vehículos menores y demás, de acuerdo con lo establecido en la regulación provincial.

2.4 PRODUCTO 4: infraestructura urbana con mantenimiento

¿En qué consiste?

PRODUCTO: Infraestructura Urbana con Mantenimiento	
Unidad de medida: Kilómetro	
¿Quién recibe el producto o sobre quién se interviene?	La población en general
¿Qué bienes y/o servicios específicos recibirá la población?	Infraestructura urbana operativa y en buen estado que facilite la movilidad urbana sostenible de la población.
¿Cuál es la modalidad de entrega del producto a la población?	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 Modalidades de intervención: Mantenimiento rutinario y periódico, y el esquema de concesiones bajo administración directa o a través de empresas concesionarias.
¿Quién realiza la entrega del producto?	Gobierno Nacional: MTC y MVCS Gobierno Local: Municipalidades Provinciales y Municipalidades Distritales
¿Dónde se entrega el producto?	A nivel nacional

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las Municipalidades Provinciales y Distritales cuenten con las competencias necesarias para implementar y mantener actualizados los registros del inventario de la red vial urbana de su jurisdicción.
- Que existan altos niveles de control y redireccionamiento del movimiento de cargas en las ciudades.
- Que se tomen medidas preventivas para minimizar el deterioro de la infraestructura vial urbana por el efecto de factores climáticos, emergencias, sismos y/o factores sociales.

Las actividades de este producto son:

PRODUCTO 3000840.Gestión de sistemas de transporte y fiscalización			
Actividad	*Unidad de medida*	*Niveles de Gobierno que ejecutan*	
		Nacional	*Local*
5006115. *Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada*	*Kilómetros*	X	X
5006116. *Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada*	*Kilómetros*	X	X
5006117. *Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado*	*Kilómetros*		X
5006118. *Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado*	*Kilómetros*		X
5006119. *Mantenimiento de las Ciclovías*	*Kilómetros*		X
5006120. *Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc)*	*Intervención*		X
5006121. *Mantenimiento de Puentes Urbanos*	*Intervención*	X	X
5006122. *Inventario de la Red Vial Urbana*	*Kilómetros*	X	X
5006123. *Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana*	*Intervención*	X	X

Como observamos en el cuadro anterior, el producto "Gestión de sistemas de transporte y fiscalización" tiene nueve actividades que son de competencia local.

De acuerdo a la Matriz de Competencias en Transportes y la Ley Orgánica de los Gobiernos Locales, el Rol del Gobierno Local (Municipalidades Provinciales y Distritales) en este producto es:

Políticas, Normatividad y Regulación:

- Formular y aprobar la política local de infraestructura vial, de conformidad con la política nacional y regional.
- Formular y aprobar normas suplementarias en infraestructura vial de nivel local, en concordancia con las normas nacionales y regionales.

Planeamiento:

- Formular y aprobar planes de infraestructura vial de nivel local, en concordancia con los planes sectoriales de alcance nacional y regional.
- Administrar y ejecutar el desarrollo y conservación de la Red Vial Vecinal o Rural y vías urbanas de su jurisdicción.
- Conducir y ejecutar planes, programas y proyectos locales, en infraestructura vial.

Administración y Ejecución:

- Fiscalizar la gestión de la Red Vial Vecinal o Rural y vías urbanas de su jurisdicción. Dado que los Municipios tienen las competencias sobre las rutas de transporte, también están a cargo, en los casos que corresponda, del mobiliario urbano (paraderos).
- Fiscalizar el cumplimiento de normas técnicas y administrativas para la gestión de infraestructura vial de nivel local y vías urbanas de su jurisdicción.

Supervisión y Evaluación:

- Supervisar la gestión de la Red Vial Vecinal o Rural y vías urbanas de su jurisdicción.
- Supervisar el cumplimiento de la política local, la normativa, planes, programas y proyectos de infraestructura vial de nivel local.
- Evaluar el cumplimiento de la política local, planes, programas y proyectos de infraestructura vial de nivel regional.

A continuación, se detallará las actividades de este Producto:

Actividad: Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada	
Unidad de medida	Kilómetros
Descripción	Para la implementación de esta actividad se requiere la realización de un primer diagnóstico del estado situacional de las vías y el establecimiento de criterios de priorización para su atención según su competencia.

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las Municipalidades Provinciales y Distritales estén en capacidad de diseñar modelos de contrato en donde estén correctamente especificados los indicadores de servicio de las vías urbanas concesionadas y se hayan establecido apropiadamente las sanciones e infracciones.
- La existencia de un sistema en el que, sobre los datos de los reportes de los contratos, se actualice el Inventario de la Red Vial Urbana.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales y Distritales

- Formular y aprobar la política local de infraestructura vial, de conformidad con la política nacional y regional.
- Fiscalizar la gestión de la Red Vial Vecinal o Rural y vías urbanas de su jurisdicción. Dado que los Municipios tienen las competencias sobre las rutas de transporte, también están a cargo, en los casos que corresponda, del mobiliario urbano (paraderos).
- Fiscalizar el cumplimiento de normas técnicas y administrativas para la gestión de infraestructura vial de nivel local y vías urbanas de su jurisdicción.

Actividad: Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada	
Unidad de medida	Kilómetros
Descripción	Los indicadores son propios a cada vía y varían de acuerdo a factores técnicos y económicos dentro de un esquema general de satisfacción del usuario (comodidad, oportunidad, seguridad y economía).

Para el logro de la actividad es necesario:

- Las Municipalidades Provinciales y Distritales estén en capacidad de diseñar modelos de contrato en donde están correctamente especificados los indicadores de servicio de las vías urbanas concesionadas y se hayan establecido apropiadamente las sanciones e infracciones.
- La existencia de un sistema en el que, sobre los datos de los reportes de los contratos, se actualiza el Inventario de la Red Vial Urbana.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

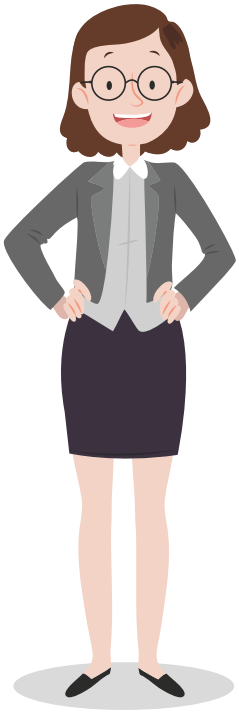
Municipalidades Provinciales y Distritales

- Formular y aprobar la política local de infraestructura vial, de conformidad con la política nacional y regional.
- Fiscalizar la gestión de la Red Vial Vecinal o Rural y vías urbanas de su jurisdicción. Dado que los Municipios tienen las competencias sobre las rutas de transporte, también están a cargo, en los casos que corresponda, del mobiliario urbano (paraderos).
- Fiscalizar el cumplimiento de normas técnicas y administrativas para la gestión de infraestructura vial de nivel local y vías urbanas de su jurisdicción.

Actividad: Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado	
Unidad de medida	Kilómetros.
Descripción	Está referida principalmente a: i) reposición de capas de rodadura, colocación de capas nivelantes y sello, ii) reparación o reconstrucción puntual de capas inferiores del pavimento, iii) reparación o reconstrucción puntual de túneles, muros, obras de drenaje, elementos de seguridad vial y señalización, iv) reparación o reconstrucción puntual de la plataforma, etc.



Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las Municipalidades Provinciales y Distritales dominen el Reglamento Nacional de Edificaciones y estén en capacidad de emitir su propia normativa para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de las vías urbanas.
- Exista una permanente actualizacióndel Inventario de la Red Vial Urbana.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales y Distritales

A través de las subgerencias de obras públicas o la Gerencia de Transporte Urbano, las municipalidades provinciales y distritales tienen la competencia sobre la red vial urbana; es decir, es la encargada de realizar las actividades de mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado, con el propósito de garantizar un servicio óptimo, y en armonía con la normatividad vigente.

Actividad: Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado	
Unidad de medida	Kilómetros
Descripción	Conjunto de actividades rutinarias que se realiza en las vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado con carácter permanente para conservar sus niveles de servicio. Estas actividades pueden ser: manuales o mecánicas y están referidas principalmente a labores de limpieza, bacheo, perfilado, roce, eliminación de derrumbes de pequeña magnitud; así como limpieza o reparación de juntas de dilatación, elementos de apoyo, pintura y drenaje en la superestructura y subestructura de los puentes.

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Los funcionarios de las Municipalidades Provinciales y Distritales dominen el Reglamento Nacional de Edificaciones y estén en capacidad de emitir su propia normativa para orientar y estandarizar sus procesos relacionados al mantenimiento de las vías urbanas.
- Exista una permanente actualización del Inventario de la Red Vial Urbana.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

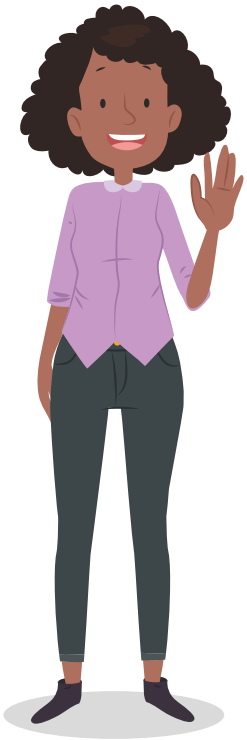
Municipalidades Provinciales y Distritales

Tienen la competencia sobre la red vial urbana para el tránsito motorizado; es decir, puedan realizar las actividades de mantenimiento rutinario de la red vial para el tránsito motorizado con el propósito de garantizar un servicio óptimo, y en armonía con la normatividad vigente. Pueden ser los que ejecutan directamente la actividad, en caso del mantenimiento mecanizado, o contratar a un tercero.

Actividad: Mantenimiento de las Ciclovías

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Mantenimiento de las Ciclovías	
Unidad de medida	Kilómetros
Descripción	Está referida principalmente a: i) reposición de capas de rodadura de las ciclovías, ii) reparación o reconstrucción puntual de capas inferiores del pavimento, iii) reparación o reconstrucción puntual de caminos, barreras, elementos de seguridad vial y señalización, iv) reparación o reconstrucción puntual de la plataforma de ciclovías. Todas las actividades de mantenimiento periódico de las ciclovías se hacen a modo de obra.



Para el logro de la actividad es necesario:

- Los funcionarios de las Municipalidades Provinciales y Distritales dominen el Reglamento Nacional de Edificaciones y estén en capacidad de emitir su propia normativa para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de ciclovías.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales y Distritales

A través de las subgerencias de obras públicas o de la Gerencia de Transporte Urbano, las municipalidades provinciales y distritales tienen la competencia sobre la red vial urbana; es decir, pueden realizar las actividades de mantenimiento de las ciclovías con el propósito de garantizar un servicio óptimo, y en armonía con lanormatividad vigente.

Actividad: Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc.)
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc.)	
Unidad de medida	Intervención
Descripción	Las actividades de conservación comprenden, entre otras, las reparaciones en concreto, reparación y/o cambios en la estructura de los paraderos y puentes peatonales, reparación de pavimentos, preparación y pintado de protección superficial, señalética peatonal, etc. Estas actividades son previstas y ejecutadas por el gobierno local (responsable de los diversos componentes de la infraestructura peatonal).

Para el logro de la actividad es necesario que:

Los funcionarios de las Municipalidades Provinciales y Distritales dominen el Reglamento Nacional de Edificaciones y estén en capacidad de emitir su propia normativa para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de infraestructura peatonal.

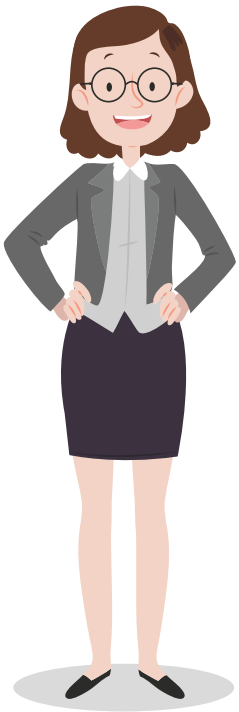
El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales y Distritales

A través de las subgerencias de obras públicas o de la Gerencia de Transporte Urbano, las Municipalidades Provinciales y Distritales tienen la competencia sobre la red vial urbana; es decir, pueden realizar las actividades de mantenimiento de la infraestructura peatonal, con el propósito de garantizar un servicio óptimo.

Actividad: Mantenimiento de Puentes Urbanos
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Mantenimiento de Puentes Urbanos	
Unidad de medida	Intervención
Descripción	Se realizan actividades de mantenimiento de puentes de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado, con la finalidad de garantizar buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio.



Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las Municipalidades Provinciales cuenten con expertos en puentes para realizar los planes de mantenimiento de los mismos o cuenten con capacidad institucional para elaborar adecuadamente los términos de referencia y presupuestos de los estudios de preinversión y expedientes para rehabilitar o mantener dicha infraestructura.
- Se encuentre permanentemente actualizado el Inventario de puentes de las ciudades.

Actividad: Inventario de la Red Vial Urbana
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Inventario de la Red Vial Urbana	
Unidad de medida	Kilómetros
Descripción	Es el registro ordenado, sistemático y actualizado de las características físicas, geométricas y estado de conservación de las vías urbanas, especificando su ubicación (georreferenciación). Esta actividad es de carácter permanente y periódico cada 4 años.

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Las instancias de Planificación Municipal cuenten con técnicos para poder jerarquizar e inventariar la red vial urbana.
- El MTC o de la cooperación internacional asista técnicamente a las Municipalidades Provinciales y Distritales para la elaboración y permanente actualización del Inventario de la Red Vial Urbana de sus jurisdicciones

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales y Distritales

- Tiene competencia sobre la red vial urbana
- Le corresponde desarrollar las 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
- Su propósito es el 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.

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

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana	
Unidad de medida	Intervención
Descripción	La Gestión e intervención en zonas críticas en las vías urbanas que requieren en el breve plazo una intervención de carácter preventivo, a fin de evitar una situación de emergencia. También incluye el conjunto de acciones inmediatas, luego de ocurrido el evento de emergencia generado en la vía por causa de las fuerzas de la naturaleza o de la intervención humana, con el propósito de restaurar las condiciones de transitabilidad y seguridad de los usuarios de la vía.

Para el logro de la actividad es necesario que:

- Incluir en los contratos de concesión o mantenimiento, cláusulas que faciliten la atención de emergencias (seguros y otros).
- Que las autoridades y funcionarios de los Gobiernos Locales promueven de manera activa el fortalecimiento de capacidades, ante situaciones de desastres y emergencias que afecten la Red Vial urbana.
- Establecer normas técnicas que prohíban el desarrollo de infraestructura vial y urbana en zonas potencialmente riesgosas frente a factores climáticos y geológicos.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales y Distritales

- Como órganos con competencia sobre la red vial urbana, deben desarrollar las acciones para la gestión y ejecución de las intervenciones de prevención y atención de emergencias sobre la infraestructura de la red vial urbana.
- Conducir y ejecutar planes, programas y proyectos locales en infraestructura vial.

2.5. PRODUCTO 5: sistemas de transporte masivo operativos y con mantenimiento

¿En qué consiste?

PRODUCTO: Sistema de Transporte Masivo operativos y con mantenimiento	
Unidad de medida	Kilómetro
¿Quién recibe el producto o sobre quién se interviene?	La población en general.
¿Qué bienes y/o servicios recibirá la población?	Sistema de buses rápidos masivos (BRT - Bus Rapid Transit) y Sistemas de Metros • Infraestructura urbana de transporte masivo para la implementación, operatividad y mantenimiento de sistema de buses rápidos masivos (BRT - Bus Rapid Transit) • Servicios de transporte ferroviario operativo y con mantenimiento, en las estaciones y trenes de las Líneas del Metro
¿Cuál es la modalidad de entrega del producto a la población?	Construcción de BRT Modalidades de intervención: esquema tradicional que comprende acciones de mantenimiento rutinario y periódico, el esquema de conservación por niveles de servicio y el esquema de concesiones.
¿Quién realiza la entrega del producto?	Sistema BRT: Municipalidades Provinciales Sistema Metro: Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF), Autoridad Autónoma del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao (AATE), Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), Dirección General de Concesiones en Transporte (DGCT) y Empresas Concesionarias.
¿Dónde se entrega el producto?	A nivel nacional.

Para el logro del producto, es necesario:

- Se inicie y se mantenga la tendencia de implementar sistemas de transporte urbano masivo a nivel nacional, priorizándolos sobre el desarrollo de mayor infraestructura vial.
- Exista una alta capacidad de los equipos de las Municipalidades Provinciales y del MTC para promover, seleccionar, supervisar y administrar los contratos de concesión de los operadores de transporte masivo (Metros, BRTs).
- Exista una alta compatibilidad entre los Planes de Desarrollo Urbano y los Planes de Movilidad Urbana en las Municipalidades Provinciales.

Las actividades de este producto son:

PRODUCTO 3000840.Gestión de sistemas de transporte y fiscalización			
Actividad	*Unidad de medida*	*Niveles de Gobierno que ejecutan*	
		Nacional	*Local*
5005735. *Operación y Mantenimiento de Actividades Ferroviarias Urbanas Concesionadas.*	*Kilómetro*	x	
5006124. *Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses*	*Kilómetros*	x	x
5006125. *Elaboración de Estudios Complementarios para el Desarrollo de la Infraestructura de Transporte Masivo Urbano Existente*	*Estudio*	x	x

Como observamos en el cuadro anterior, el producto "Gestión de sistemas de transporte y fiscalización" tiene dos actividades que son de competencia local.

Para el logro de la actividad es necesario:

Políticas, Normatividad y Regulación:

- Formular los planes reguladores de rutas y sus modelos operacionales
- Otorgar títulos habilitantes para las empresas prestadoras

Planeamiento:

- Formular y aprobar planes de Movilidad o Transporte Urbano en concordancia con los planes urbanos y con los planes sectoriales de alcance nacional y regional

Administración y Ejecución:

- Fiscalizar la gestión de las vías urbanas de su jurisdicción
- Fiscalizar el cumplimiento de normas técnicas y administrativas para la gestión de infraestructura de transportes a nivel local y vías urbanas de su jurisdicción

Supervisión y Evaluación:

- Evaluar el cumplimiento de las ordenanzas de transporte urbano, de tránsito, de la política local, y de los planes, programas y proyectos de infraestructura de transportes

A continuación, se detallará las actividades de este Producto:

Actividad: Operación y Mantenimiento de Actividades Ferroviarias Urbanas Concesionadas
¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Operación y mantenimiento de Actividades Ferroviarias Urbanas Concesionadas	
Unidad de medida	Kilómetro
Descripción	Esta actividad consiste en un conjunto de tareas vinculadas a la operación y mantenimiento de las actividades ferroviarias urbanas concesionadas para conservar el nivel de servicio, competencia del Gobierno Nacional y sus respectivos concesionarios.

Para el logro de la actividad es necesario:

- El fortalecimiento de las capacidades financieras, técnicas y administrativas de OSITRAN y de la Dirección General de Concesiones de Transporte en la misma medida que se incorporen las nuevas líneas de Metro u otros sistemas masivos eléctricos de transporte de personas en Lima y las demás ciudades.

Nota: El Gobierno Nacional tiene a su cargo la concesión del servicio de transporte ferroviario urbano. En este sentido, realiza las coordinaciones técnicas para la ejecución de actividades vinculadas a la operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria realizados por el Concesionario.

Actualmente, corresponde a esta actividad, la operación del Metro de Lima (a cargo del Gobierno Nacional, con concesiones otorgadas en operación para las líneas 1 y 2).

Actividad: Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses	
Unidad de medida	Kilómetros
Descripción	Esta actividad consiste en un conjunto de tareas vinculadas a la operación y mantenimiento de la infraestructura de autobuses de tránsito rápido (BRT), para conservar el nivel de servicio y establecer competencias del Gobierno Nacional, Gobiernos Locales y sus respectivos concesionarios.

Para el logro de la actividad es necesario:

- El fortalecimiento de las capacidades financieras, técnicas y administrativas de las Municipalidades Provinciales en la misma medida en la que se van incorporando las nuevas líneas de BRT.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales

- Como órgano con competencia sobre la red vial urbana debe intervenir en la infraestructura urbana de transporte masivo para la implementación, operatividad y mantenimiento de sistema de buses rápidos masivos (BRT - Bus Rapid Transit), velar por su buen estado y garantiza un servicio óptimo al usuario
- Realizar actividades técnicas de naturaleza rutinaria y periódica destinadas a preservar su buen estado en forma continua y sostenida sobre tramos priorizados en los Planes de Movilidad Urbana para todos sus componentes
- Encargar estudios complementarios para la implementación y mantenimiento de la infraestructura urbana necesaria periférica a los Sistemas de BRT

Actividad: Elaboración de Estudios Complementarios para el Desarrollo de la Infraestructura de Transporte Masivo Urbano Existente

¿En qué consiste?

ACTIVIDAD: Elaboración de Estudios Complementarios para el Desarrollo de la Infraestructura de Transporte Masivo Urbano Existente	
Unidad de medida	Estudio.
Descripción	Comprende la realización de estudios técnicos complementarios que permitan desarrollar, implementar y consolidar el sistema de gestión integral de los sistemas de Transporte Urbano Masivo, tales como las líneas de Metro y los Buses de Tránsito Rápido (BRT), como medios de transporte económicos, rápidos, seguros e integrados

Para el logro de la actividad es necesario:

- Asistencia técnica del MTC a las Municipalidades Provinciales para que puedan elaborar adecuadamente términos de referencia y presupuestos de los estudios.

El rol del Gobierno Local en esta actividad es:

Municipalidades Provinciales

- Dirigir el crecimiento ordenado y armónico de la provincia y de los distritos que la componen, asumiendo la función normativa y planificadora del desarrollo provincial, orientando las acciones de crecimiento urbano y coordinando la prestación de los servicios públicos de carácter interdistrital.
- Como el tránsito, la circulación y el transporte público son materia de su competencia, al ejecutar los planes de integración de los sistemas de transporte masivo, deben tener una participación activa y constante en la formulación, ejecución y supervisión.

Nota: De esta forma, el PP 0148, al estar diseñado bajo un enfoque de movilidad urbana sostenible, contiene en su estructura actividades e indicadores que contribuyen a la mitigación del cambio climático y al seguimiento del cumplimiento de las NDC del sector transporte. En este caso, al 2030, se han identificado 10 medidas, de las cuales 7 presentan una vinculación directa con las actividades del PP 0148, mientras que 3 medidas están vinculadas de forma indirecta con una o dos actividades del PP 0148.

Vinculación entre las medidas de las NDCs y las actividades del PP 0148				
Medida NDC		**Actividad PP 0148**		**Tipo de vinculación**
Id	**Descripción**	**Id**	**Descripción**	
T01	Sistema de transporte público masivo - Corredor 2 (*NAMA*)	5006424	Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses	Directa
T02	Modernización de vehículos de transporte público: Chatarreo (*NAMA*)	5006109	Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia	Directa
T03	GNL en reemplazo de diesel para transporte pesado por carretera	5006107	Sistema de Certificación y Homologación Vehicular	Directa
T04	GNV en buses: Conversión de motores y nuevas unidades	5006107	Sistema de Certificación y Homologación Vehicular	Directa
T05	GNV en vehículos: Conversión de motores y nuevas unidades	5006107	Sistema de Certificación y Homologación Vehicular	Directa
T06	Capacitación en conducción ecoeficiente	5006111	Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas	Indirecta
T07	Introducción de buses y camiones eficientes	5006108	Fiscalización a los Centros de Inspección Sistema de Certificación y Homologación Vehicular	Indirecta
T08	Introducción de vehículos livianos híbridos y eléctricos	5006107	Sistema de Certificación y Homologación Vehicular	Directa
T09	Introducción de vehículos a gasolina eficientes	5006107 5006108	Fiscalización a los Centros de Inspección Sistema de Certificación y Homologación Vehicular	Indirecta Indirecta
T10	Sistema integrado de transporte (Líneas 2, 3 y 4 del Metro de Lima)	5005735	Operación y Mantenimiento de Actividades Ferroviarias Urbanas Concesionadas	Indirecta

El PP 0148 tiene un indicador de desempeño a nivel de resultado específico referido a la reducción de emisiones de GEI, el mismo que permitirá hacer un seguimiento del nivel de cumplimiento de la NDC del sector transporte, en especial aquellas referidas a la medida 1, 2 y 10.

Finalmente, recordemos las principales ideas vistas en esta unidad.

SOBRE LOS PRODUCTOS Y ACTIVIDADES A CARGO DEL GOBIERNO LOCAL

Los productos y las actividades sobre los que tiene competencia el Gobierno local son:

Producto 1: Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas

Actividad: Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia

Producto 2: Gestión eficiente del tránsito

Actividad: Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes
Actividad: Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas
Actividad: Auditorías de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos

Producto 3: Gestión de sistemas de transporte y fiscalización

Actividad: Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes
Actividad: Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas
Actividad: Auditorías de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos

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

Producto 5: Sistemas de transporte masivo operativos y con mantenimiento

Actividad: Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses
Actividad: Elaboración de Estudios Complementarios para el Desarrollo de la Infraestructura de Transporte Masivo Urbano Existente

UNIDAD V

Competencias y roles del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales

¿Qué vas a aprender en esta unidad?

Conocerás las competencias y roles del Gobierno Nacional y los Gobiernos Locales.

¿Qué habilidades vas a desarrollar?

Al final de la unidad, podrás:

- Comprender y diferenciar las competencias exclusivas del MTC de las compartidas y con el Gobierno local.

¿Qué contenidos vas a encontrar en esta unidad?

1. Participación de los niveles de gobierno y descripción de la adecuada articulación de la política en el marco de la LOPE, el ROF del MTC y de los GL.
2. Participación de los niveles de gobierno y descripción de la adecuada articulación en el marco del PP 0148.

¡Comencemos !

Capítulo 1 / Participación de los niveles de gobierno y descripción de la adecuada articulación de la política en el marco de la LOPE, el ROF del MTC y de los GL

A continuación, se describen las competencias de las diferentes entidades en el PP 0148:

1.1 Participación del Gobierno Nacional

ENTIDAD	COMPETENCIA NORMATIVA Y DE FISCALIZACIÓN	COMPETENCIA DE GESTIÓN
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	Dictar y actualizar los reglamentos establecidos en la Ley de Transporte y Tránsito, así como emitir las directivas y normas complementarias a la reglamentación nacional. -Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y en los reglamentos nacionales. -Velar por el cumplimiento de los reglamentos en todos los niveles funcionales y territoriales del país.	Mantener un sistema estándar de Licencias de conducir. -Diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito. -Diseñar y poner a disposición el Registro Nacional de Sanciones a las autoridades competentes en fiscalización en materia de tránsito terrestre. -Mantener un sistema estándar de homologación y revisiones técnicas de vehículos, conforme a lo establece la reglamentación. -Promover el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales de todos los niveles de gobierno para una mejor aplicación de la Ley.
SUTRAN	-Supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de los servicios de transporte terrestre en los ámbitos nacional e internacional, a los conductores habilitados para el servicio y a los titulares y operadores de infraestructura complementaria de transporte por los incumplimientos o infracciones en los que incurran. -Coordinar con los órganos competentes de los gobiernos regionales y locales asuntos de carácter técnico y normativo relativos a la fiscalización del transporte y tránsito terrestre, así como a los servicios complementarios, inspecciones, certificaciones y verificaciones relacionadas con el transporte y tránsito terrestre.	-Implementar mecanismos para prevenir la contaminación ambiental, proteger el medio ambiente, la biodiversidad y los ecosistemas con el uso sostenible de los recursos naturales y la atención oportuna de emergencias ambientales que se pudiesen presentar dentro de nuestras operaciones. -Garantizar la eficacia y mejora continua del Sistema de Gestión Integrado, el cumplimiento de los requisitos legales, normativa y otros acuerdos suscritos por la organización, asegurando el desarrollo sostenible, la responsabilidad social, la competencia sana, la participación, consulta, toma de conciencia y el bienestar de nuestros colaboradores y partes interesadas pertinentes.
CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	- Promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial. -Evaluar y proponer normas legales que conlleven al mejoramiento de la seguridad vial.	- Formular políticas de prevención de accidentes y coordinar la ejecución de planes de acción a corto, mediano y largo plazo. -Proponer planes, metas y objetivos en seguridad vial.

¿Cuáles son las direcciones encargadas del transporte urbano?

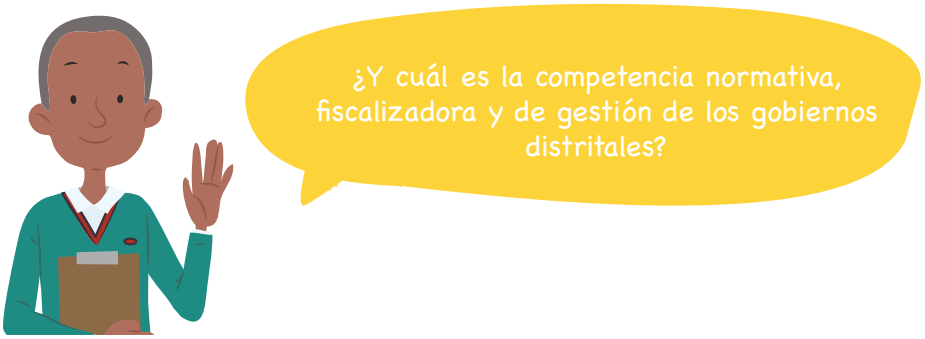
DIRECCIONES INVOLUCRADAS EN TRANSPORTE URBANO	
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (DGTT)	• Regulación del transporte terrestre, formula proyectos de normas, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con las actividades de transporte y tránsito terrestre. • Autoriza la prestación de servicios de transporte terrestre de personas y mercancías. • Administra el Sistema Nacional de Registros de Transporte Terrestre. • Regula y supervisa el sistema de identificación vehicular y de homologación, certificación y revisiones técnicas, otorgando placas de rodaje y licencias de conducir.
DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES EN TRANSPORTES	• Seleccionar y formular los proyectos de infraestructura y servicios de transporte a ser otorgados al sector privado bajo concesión o cualquier otra modalidad que involucre una relación contractual de mediano a largo plazo. • Coordinar las tareas relacionadas con la implementación y monitoreo de los proyectos otorgados al sector privado desde la celebración del contrato hasta su terminación.
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS SOCIO AMBIENTALES (DGASA)	• Velar por adecuados instrumentos de gestión ambiental para el desarrollo de las actividades del Subsector Transportes. Tiene las siguientes funciones específicas siguientes (Art 76 del ROF): a) Evaluar y proponer la aprobación de los estudios de impacto social y ambiental, así como otros instrumentos de gestión socio ambiental para el desarrollo de las actividades del Subsector. b) Formular y proponer normas y mecanismos para prevenir y controlar la contaminación ambiental proveniente de fuentes móviles.
DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS Y FERROCARRILES	• Proponer las políticas del Sector en materia de gestión de infraestructura vial (caminos y ferrocarriles), así como de la actividad ferroviaria, fiscalizando la ejecución de estas de acuerdo al ámbito de su competencia. • Brindar apoyo tecnológico para garantizar la calidad de las obras y materiales utilizados en la construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la Infraestructura de transportes del país. • En relación al transporte urbano las principales normas que han desarrollado son: i) el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carretera; y ii) La Reglamentación para la implementación de la Línea 2 de Metro.

1.2 Participación del Gobierno Local[10]

¿Cuál es la competencia normativa, fiscalizadora y de gestión de los gobiernos provinciales?

COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS PROVINCIALES		
NORMATIVA	FISCALIZACIÓN	GESTIÓN
• Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los Reglamentos Nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial. • Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes. • Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente. • Corresponde a las Municipalidades Provinciales la formulación, aprobación y ejecución de las acciones del Plan de Desarrollo Urbano. Las Municipalidades Distritales elaboran el Plan Urbano Distrital y ejercen el control del cumplimiento del Plan de Desarrollo Urbano, dentro de su jurisdicción. Las Municipalidades Provinciales ejercen este control en el ámbito del Cercado.	• Supervisar, detectar infracciones e importar sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre. • Fiscalizar las concesiones de infraestructura vial que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva jurisdicción.	• Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre, así como otorgar permisos o autorizaciones. • Dar en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción. • Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito. • Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción conforme al reglamento nacional respectivo. • Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

[10] Para la viabilidad del PP 0148, es importante que los gobiernos locales evitan cometer errores comunes en la implementación del PP. Para mayores detalles, observar el Anexo 2.



COMPETENCIA DE GESTIÓN DE LOS GOBIERNOS DISTRITALES

En materia de transporte:

- Sesión y fiscalización de los reglamentos nacionales y normas emitidas por la Municipalidad Provincial.
- Regulación del transporte menor (mototaxis y similares).

En materia de tránsito:

- Gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción con las disposiciones que emita la Municipalidad Provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.

En materia de vialidad:

- Instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo.

En materia de inversión:

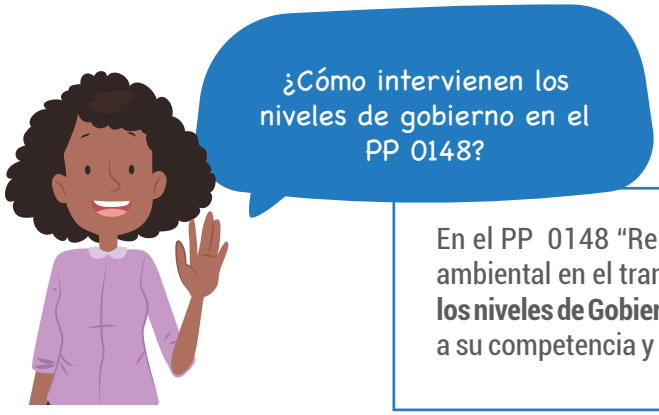
- Construcción, rehabilitación, mantenimiento o mejoramiento de la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

Nota: Los gobiernos distritales no tienen competencias normativas y de fiscalización.

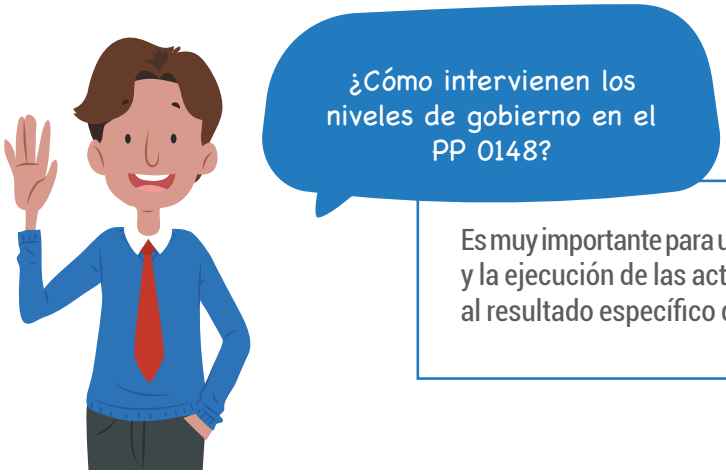
Capítulo 2 / Participación de los niveles de gobierno y descripción de la adecuada articulación en el marco del PP 0148

En la Unidad anterior, presentamos los productos y actividades a cargo de cada uno de los niveles de gobierno en el PP 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano", para luego centrarnos en los roles de cada nivel de gobierno al respecto.

2.1 La participación de los niveles de gobierno



En el PP 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano" **intervienen entidades de los niveles de Gobierno Nacional y de Gobierno Local**, conforme a su competencia y en el marco de la articulación territorial.



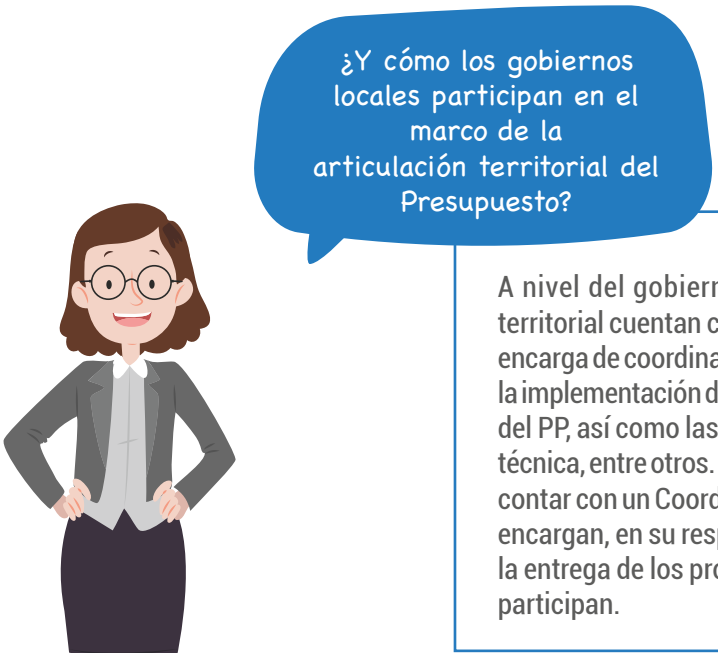
Es muy importante para una adecuada provisión de los productos y la ejecución de las actividades. De esa forma, se contribuirá al resultado específico del **Programa Presupuestal**.

En el siguiente cuadro, se muestra el nivel de gobierno que tiene a cargo cada uno de los productos y actividades vistos en la unidad anterior.

ACTORES PÚBLICOS QUE INTERVIENEN EN EL PP 0148 "REDUCCIÓN DEL TIEMPO, INSEGURIDAD Y COSTO AMBIENTAL EN EL TRANSPORTE URBANO"			
PRODUCTO	ACTIVIDAD	NIVELES DE GOBIERNO QUE EJECUTAN	
		Nacional	Local
Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	*Sistema de Certificación y Homologación Vehicular*	X	
	Fiscalización a los Centros de Inspección	X	
	Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia	X	X
Gestión eficiente del tránsito	*Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes*	X	X
	Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas		X
	Auditorías de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos	X	X
Gestión de sistemas de transporte y fiscalización	*Gestión de Rutas y Habilitaciones Otorgadas para el servicio de Transporte de Personas*		X
	Fiscalización del servicio de Transporte de Personas y Mercancías	X	X
	Habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas	X	X
Infraestructura Urbana con Mantenimiento	*Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada*	X	X
	Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada	X	X
	Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado		X
	Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado		X
	Mantenimiento de las Ciclovías		X
	Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc.)		X
	Mantenimiento de Puentes Urbanos	X	
	Inventario de la Red Vial Urbana	X	X
	Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana	X	X
Sistemas de transporte masivo operativos y con mantenimiento	*Operación y Mantenimiento de Actividades Ferroviarias Urbanas Concesionadas*	X	
	Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses	X	X
	Elaboración de Estudios Complementarios para el Desarrollo de la Infraestructura de Transporte Masivo Urbano Existente	X	X

2.2 ¿Cuáles son los roles del Gobierno Local en el marco del PP 0148?

Las entidades del Gobierno Nacional, Regional y Local participan en la programación, formulación y ejecución de productos de un Programa Presupuestal (PP) en el marco de sus competencias. En esta unidad, veremos más detalladamente en qué consiste cada una de ellas.



A nivel del gobierno nacional, los PP con articulación territorial cuentan con un **Coordinador Territorial**, quien se encarga de coordinar con los gobiernos regionales y locales la implementación de los productos, actividades y proyectos del PP, así como las acciones de capacitación y asistencia técnica, entre otros. A nivel de los gobiernos locales, se debe contar con un Coordinador Local. Ambos coordinadores se encargan, en su respectivo nivel de gobierno, de coordinar la entrega de los productos vinculados a los PP en los que participan.

En relación a la Fase del Proceso Presupuestario, ¿cuál es el rol de los gobiernos locales en la implementación de los PP?

Los gobiernos locales participan en los PP con articulación territorial realizando diversas acciones en las fases de programación, formulación y ejecución del proceso presupuestario. A continuación, se presenta cada una de estas acciones:

Programación	• Participar en las diversas acciones organizadas por el ente rector del PP (difusión del PP, talleres de validación de los modelos operacionales de los productos y actividades y de la tipología de proyectos, entre otros). • Identificar aquellos PP con articulación territorial en los cuales van a asignar recursos de su presupuesto. • Realizar la programación multianual en los PP identificados.
Formulación	• Asignar recursos de su presupuesto a las actividades, productos y/o proyectos de los PP con articulación territorial. Definen sus respectivas metas.
Ejecución	• Ejecutar el presupuesto en productos, actividades y/o proyectos de los PP, en concordancia con las metas establecidas en la fase formulación. • ¿Cómo seguir? Verificar la ejecución financiera y de metas físicas en el SIAF. Asimismo, informar, oportunamente, sobre la evaluación semestral y anual del presupuesto. • Verificar el cumplimiento de las tareas para la ejecución de las actividades, productos y proyectos de los PP según los tiempos establecidos en el cronograma de ejecución y a los criterios técnicos requeridos. • Identificar aquellos aspectos que dificulten la ejecución del presupuesto de las actividades.
Evaluación Presupuestal	Diseñar e implementar los productos y actividades de un PP con articulación territorial, cuya ejecución comprenda la participación del gobierno local. Intervenciones ejecutadas por entidades del gobierno nacional y regional en el territorio o ámbito de influencia de los gobiernos locales.

Para terminar, recordemos las principales ideas vistas en esta unidad.

SOBRE LA PARTICIPACIÓN DE LOS NIVELES DE GOBIERNO EN EL PP 0148

- En el PP 0148 "Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano", intervienen entidades de los niveles de gobierno Nacional y Local, conforme a su competencia y en el marco de la articulación territorial.
- Es importante la coordinación entre los actores para una adecuada provisión de los productos y ejecución de las actividades, y así contribuir con el logro del resultado específico del PP.

SOBRE LA INTERVENCIÓN DEL GOBIERNO LOCAL EN LA IMPLEMENTACIÓN Y EL SEGUIMIENTO DEL PP

- Los gobiernos locales participan en los PP con articulación territorial realizando diversas acciones en las fases de programación, formulación y ejecución del proceso presupuestario.
- Los gobiernos locales participan en el Seguimiento para verificar que se haya registrado de forma correcta la información y se haya informado, oportunamente, sobre la misma.
- Los gobiernos locales verifican que las tareas o acciones para la ejecución de los productos, actividades y proyectos de los PP se estén llevando a cabo conforme lo establecido; e identifican aquellos aspectos que estén generando retrasos en la ejecución del presupuesto.

UNIDAD I

Casos prácticos

Desarrollar los elementos principales para considerar un transporte urbano con enfoque de movilidad sostenible con criterio de mitigación ambiental (Transporte Urbano Sostenible) el marco de la agenda 2030 para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el cumplimiento con las NDCs, enmarcado en Acuerdo París.

¿Qué habilidades vas a desarrollar?

Al final de la unidad, podrás:

- Conocer y comprender, a través del análisis de casos, las implicancias de la implementación del Programa Presupuestal 0148

¿Qué contenidos vas a encontrar en esta unidad?

Encontrarás la presentación y análisis de casos prácticos con las siguientes temáticas:

- Mantenimiento vial de Vías Urbanas
- Seguridad vial
- Mantenimiento de Transporte Público Masivo

¡Comencemos !

Capítulo 1.

A continuación, se presentarán casos de programación multianual y anual del presupuesto para productos del PP 0148.

Caso práctico 1: Mantenimiento Vial Urbano

¿Qué sucede cuando no se considera importante el mantenimiento vial?

¿Cuáles son los tipos del mantenimiento vial?

TIPOS DE MANTENIMIENTO VIAL	RUTINARIO	PERIÓDICO
Objetivo	• Prevenir de frecuencia mensual, trimestral, semestral o anual el deterioro de la vía (la superficie de rodadura, ciclovías, veredas, sardineles, áreas verdes, elementos de drenaje, obras de arte, muros. Está limitada a la preservación de la vía urbana. • Mantener en buenas condiciones la infraestructura vial para la movilidad de las personas a pie o mediante vehículos motorizados y no motorizados.	• Evitar la aparición o el agravamiento de defectos o fallas en la vía. • Preservar las características superficiales, evitando el deterioro acelerado. • Conservar la integridad estructural de la vía y corregir algunos defectos puntuales mayores. • -Esta acción puede ser con frecuencia desde bienal hasta quinquenal en el extremo.
Actividades	• Ejecutadas desde el primer día de inicio el servicio de la vía de ser necesario y hasta el último día de su vida útil	• Uso intensivo de maquinaria (sellados, colocación de capas de refuerzo o recapados, correcciones de fallas puntuales, etc.) dentro de un criterio preventivo y correctivo.

Esto se cumplirá siempre y cuando…

[La municipalidad responsable del mantenimiento vial se involucre en la elaboración de un programa de mantenimiento vial de carácter multianual y anual.]

Programa Multianual (visión de mediano plazo)
• Definir la política y estrategia de mantenimiento a seguir (tanto rutinario, preventivo y de emergencia) y niveles de servicio esperados en la red. • Establecer los procedimientos a seguir. • Prever la necesidad de recursos financieros y humanos. • Maximizar la rentabilidad social del mantenimiento.

Programa anual
• Se concentra en las actividades, recursos y presupuestos a ser ejecutados anualmente.

A continuación, se presentarán los **procedimientos a seguir para la programación multianual y la formulación del Presupuesto Institucional en el marco del PP 0148**

A. Obtención de la información

> La Comisión de Programación y Formulación de la Municipalidad deberá tener en cuenta que el mantenimiento de una vía urbana cualquiera sea su tipología, debe ser priorizado con la finalidad de preservar la inversión y el patrimonio de la ciudad.

Para ello se debe tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- Priorizar los productos del PP 0148
- Acceder y revisar los modelos operacionales del producto y actividades del ProgramaPresupuestal PP 0148.
- Reunirse con la unidad encargada de planificar y ejecutar el plan de mantenimiento de vías urbanas de la Municipalidad
- La comisión establecerá contacto con el sector nacional para la coordinación de las metas nacionales y locales.

PRODUCTO 3000841	INFRAESTRUCTURA URBANA CON MANTENIMIENTO
Indicador de desempeño	Porcentaje de infraestructura urbana intervenida con acciones de mantenimiento
Indicador de producción física	Kilómetro

Enseguida, se identifican las actividades que contribuyen de manera agregada a la entrega del producto. Para ello, la comisión revisará los "criterios de programación" así como el "método de agregación de actividades a producto" que se encuentra en el modelo operacional respectivo.

Las actividades que contribuyen al **indicador de desempeño** del producto son las siguientes:

ACTIVIDAD	UNIDAD DE MEDIDA
5006115 / Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana no concesionada	kilómetro
5006116 / Conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada	kilómetro
5006117 / Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado	kilómetro
5006118 / Mantenimiento rutinario de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado	kilómetro
5006119 / Mantenimiento de las ciclovías	kilómetro
5006120 / Mantenimiento de la infraestructura peatonal (veredas, puentes peatonales, paraderos, etc.)	kilómetro
5006121 / Mantenimiento de puentes urbanos	Puente
5006122 / Inventario de la red vial urbana	kilómetro
5006123 / Prevención y atención de emergencias en la red vial urbana	Intervención

B. Proyección multianual de metas del producto

La proyección multianual de las metas se da en los dos niveles:

1. Proyección de las metas a nivel del producto

Para esta proyección, hay que tener en cuenta el indicador de desempeño (% de infraestructura urbana intervenida con acciones de mantenimiento) y el indicador de producción física (kilómetro). Esta información se obtiene del modelo operacional del producto que se encuentra contenido en el Programa Presupuestal 0148.

Se debe tomar en cuenta que la meta del indicador de desempeño del producto es coordinada con el sector al cual corresponde el programa presupuestal. La comisión y el coordinador local formulan su respectiva propuesta de metas multianuales del producto, debiendo considerar la evolución histórica del indicador de desempeño del producto y el promedio de la variación anual de dicho indicador.

2. Proyección de las metas de las actividades involucradas.

Por otro lado, la información específica para la programación multianual del servicio de mantenimiento de la infraestructura vial urbana debe ser ***proporcionada por el área técnica del gobierno local.***

Para su realización, se debe contar con información del total de la infraestructura vial urbana en kilómetros bajo responsabilidad del gobierno local, la cual es proporcionada por el inventario vial urbano actualizado. Asimismo, es necesario contar con el Plan de Mantenimiento Vial Urbano de la unidad responsable de la Municipalidad, a corto y mediano plazo.

Con la información histórica y actual de las actividades de mantenimiento realizadas por la Municipalidad, se puede calcular la meta futura del indicador de desempeño del producto **INFRAESTRUCTURA URBANA CON MANTENIMIENTO** y se procede a consignarlo en un cuadro similar al siguiente:

Por ejemplo, se consigna la información histórica y se procede a consignarlo en un cuadro similar al siguiente:

Información histórica de metas del producto	t-2	t-1	T
% de Km. de infraestructura urbana intervenida con acciones de mantenimiento	26%	27%	29%

Nota: Para todo efecto, el año "t" representa el año presente en que se hace la programación multianual

Para el presente caso debemos recordar que este producto involucra siete actividades que se refieren al mantenimiento de infraestructura de la red vial urbana, peatonal, ciclovías y de puentes que realiza la municipalidad.

En el cuadro anterior, se observa que el indicador de desempeño "(% de infraestructura urbana intervenida con acciones de mantenimiento" mejoró en los últimos dos años en 3% lo cual representa una variación promedio anual de 1.5%. La proyección de las metas del producto debe tomarse del Programa de Mantenimiento elaborada por el área responsable de dicha actividad de la Municipalidad para los próximos años. Considerando dicho programa, se plantea la proyección multianual del indicador de desempeño, así como la meta física del producto.

Proyección de la meta multianual del Producto	t-1	T	t+1	t+2	t+3
Indicador de desempeño: % de Km de infraestructura urbana intervenida con acciones de mantenimiento*	27%	29%	31.5%	33%	34.5%
Indicador de producción física: Km con mantenimiento**	432 km	464 km	504 km	528 km	552 km

*Las vías intervenidas por la Municipalidad comprenden redes viales para el tráfico de vehículos motorizados, ciclovías, infraestructura peatonal y puentes.

** En este caso, el total de la longitud de vías bajo responsabilidad de la Municipalidad es 1,600 km

C. Proyección multianual de metas de las actividades

Tomando en cuenta las metas físicas del producto definidas para cada año, el gobierno local determinará de acuerdo a las prioridades definidas por su área técnicala cantidad de kilómetros a los que se dará mantenimiento, según cada una de las actividades y se realizará la respectiva proyección multianual, tomando en cuenta la metodología de agregación de actividades a productos, desarrollada en los modelos operacionales.En el siguiente cuadro, se identifica dos actividades de este tipo:

Proyección de la meta multianual del Producto	Indicador de producción física	t+1	t+2	t+3
Indicador de desempeño: 5006117 Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado*	Km	75.6	79.2	82.8
5006118 Mantenimiento rutinario de la Red Vial Urbana para el tránsito vehicular motorizado.	Km	428.4	448.8	469.2

*Las vías intervenidas por la Municipalidad comprenden redes viales para el tráfico de vehículos motorizados, ciclovías, infraestructura peatonal y puentes.

D. Requerimiento financiero de las actividades

El objetivo de este paso es identificar los insumos requeridos para el mantenimiento y determinar el costo a precios de mercado de las actividades a incluir en el presupuesto institucional, tanto multianual como anual. Para ello, se debe seguir el siguiente procedimiento:

Primero: Identificación de insumos

- Para la identificación de insumos de cada actividad, el equipo técnico municipal revisa el modelo operacional que le corresponde.
- Para el caso de las actividades que contribuyen al producto, los insumos se van a requerir para ejecutar el mantenimiento rutinario y/o mantenimiento periódico de las vías urbanas.
- La ejecución del mantenimiento puede ser ejecutado directamente por el gobierno local o tercerizarlo, para ello se debe seguir los procedimientos de contratación establecidos por la Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento.

Ejemplos de este modelo operativo: flujo de procesos (caso tercerizado)

- Elaboración de los Términos de Referencia para la formulación del expediente técnico para el mantenimiento periódico.
- Proceso de selección y contratación del consultor encargado de la elaboración del expediente técnico para el mantenimiento periódico.
- Elaboración del expediente técnico para el mantenimiento periódico.
- Elaboración de los Términos de Referencia para la contratación de la supervisión del mantenimiento periódico.
- Proceso de selección y contratación del mantenimiento periódico.
- Proceso de selección y contratación de la supervisión del mantenimiento periódico.
- Ejecución del mantenimiento periódico y supervisión del mantenimiento periódico.
- Liquidación de obra

Acciones a tomar en cuenta:

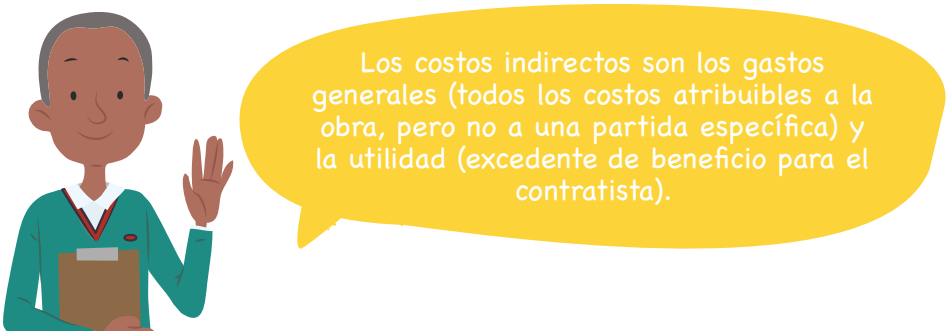
- Bacheo
- Sello en pavimento
- Refuerzo del pavimento

Segundo: Costeo de la actividad

- Consiste en determinar el costo de las acciones determinadas en el flujo de procesos de la actividad. Para ello se debe considerar los costos incurridos en obras anteriores o en estimaciones de especialistas.

Pasos para la realización del costeo de las obras

- Se calculan costos en base a los volúmenes de obra determinados en el paso anterior.
- Determinar los costos directos de obra, los cuales incluyen los requerimientos económicos para las maquinarias, equipos, materiales, mano de obra y todos aquellos recursos necesarios para la ejecución específica de las partidas antes mencionadas (como posteriormente se aplicarán los impuestos a todo el costo de obra, en los costos directos los precios de insumos no incluyen el IGV).
- Posteriormente, será necesario agregar los costos indirectos (sin IGV) para tener el presupuesto de obra.



De esta manera, se tiene que:

Costos Directos de Obra + Gastos Generales y Utilidad = Costo total de Obra de mantenimiento

Nota: Por lo general los Gastos Generales y Utilidad se consideran como un porcentaje de los costos directos. Dado que los costos directos e indirectos no consideran el IGV, al final debe ser añadido también dicho monto para calcular el presupuesto final de la obra.

Ejemplo: Presupuesto del Mantenimiento Rutinario 1 793 km

Mejoramiento vial del JR		
Dpto:	Longitud L1:	980 ml. (Doble vía)
Provincia:	Ancho de rodadura:	6.6 ml.
Distrito:	Longitud L2:	160 ml. (Una vía)
Fecha:	Ancho de rodadura:	7.2 ml.
	Longitud L3:	360 ml. (Una vía)
	Ancho de rodadura:	7.2 ml.
	Longitud L4:	293 ml. (Una vía)
	Ancho de rodadura:	7.2 ml.
	pavimento	18.789.60 m²

Mejoramiento vial del JR						
1.00	**LIMPIEZA**					
1.10	Limpieza de pavimento	m²	15,031.68	0.07	1,121.87	-
1.30	Limpieza de alcantarillas de CºAº	m	89.50	1.60	143.38	-
1.40	Arborizacion	m²	573.76	1.88	1,080.86	-
1.50	Mantenimiento de areas verdes	m²	645.48	0.21	134.70	-
1.60	Eliminación material proveniente de limpieza	m³	17.90	5.79	103.68	**2,584.49**
2.00	**PAVIMENTO FLEXIBLE EN FRIO**					
2.10	Reposicion de pavimento (10%)	m²	1,232.16	48.90	60,252.62	**60,252.62**
3.00	**SEÑALIZACIÓN**					
3.10	Mantenimiento de Señales	Und	5.00	243.49	1,217.45	-
3.20	Marcas en el pavimento	m²	225.13	14.18	3,192.27	4,409.72
				COSTO DIRECTO		**67,246.83**
				GASTOS GENERALES (15%)		10,087.03
				SUB TOTAL S/./ Año		**S/. 77,333.86**
Costos operativos de Mantenimiento, referido a tareas de gestión y administración asumido en un 2% del Costo de Mantenimiento						**S/. 1,546.68**
COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO PRECIOS DE MERCADO						**S/. 78,880.54**

Ejemplo: Presupuesto del Mantenimiento Periódico: 1 793 Km.

Mejoramiento vial del JR		
Dpto:	Longitud L1:	980 ml. (Doble vía)
Provincia:	Ancho de rodadura:	6.6
Distrito:	Longitud L2:	160 ml. (Una vía)
	Ancho de rodadura:	7.2
	Longitud L3:	360 ml. (Una vía)
	Ancho de rodadura:	7.2 ml. (Una vía)
	Longitud L4:	293 ml. (Una vía)
	Ancho de rodadura:	7.2 ml. (Una vía)
	Total pavimento:	18,789.6 m²

Mejoramiento vial del JR						
1.00	**LIMPIEZA**					
1.10	Limpieza de pavimento	m²	15,031.68	0.07	1,121.87	-
1.30	Limpieza de alcantarillas de CºAº	m	89.50	3.29	294.03	-
1.40	Arborizacion	m²	9.02	0.00	0.00	-
1.50	Mantenimiento de areas verdes	m²	1,076.40	6.51	7,007.36	-
1.60	Eliminación material proveniente de limpieza	m³	17.90	486.97	8,716.76	**17,140.03**
2.00	**PAVIMENTO FLEXIBLE EN FRIO**					
2.10	Reposicion de pavimento (15%)	m²	863.64	48.90	42,232.00	**42,232.00**
3.00	**SEÑALIZACIÓN**					
	Pintura en sardineles	ml	2233.96	6.51	14543.08	
3.10	Mantenimiento de Señales	Und	24.00	243.49	5,843.76	
3.20	Marcas en el pavimento	m²	638.65	14.18	9,056.06	29,442.90
				COSTO DIRECTO		**67,246.83**
				GASTOS GENERALES (15%)		10,087.03
				SUB TOTAL S/./ Año		**88,814.92**
Costos operativos de Mantenimiento, referido a tareas de gestión y administración asumido en un 2% del Costo de Mantenimiento						**13,322.24**
COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO PRECIOS DE MERCADO						**S/. 102,137.16**
Costos operativos de Mantenimiento, referido a tareas de gestión y administración asumido en un 2% del Costo de Mantenimiento						**S/. 2,042.74**
COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO PRECIOS DE MERCADO						**S/. 104,179.90**

Ejemplo ilustrativo de los Costos estimados

Proyección de la meta multianual del Producto	t+1	t+2	t+3
5006117 Mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado	1,746,360	1,829,520	1,912,680
5006118 Mantenimiento rutinario de la Red Vial Urbana para el tránsito vehicular motorizado.	856,800	897,600	938,400

E. Formulación anual de los Presupuestos Institucionales

Contando con el visto bueno de la programación multianual elaborada, se continúa con la fase de formulación anual del presupuesto institucional referido al PP 0148. En esta fase las municipalidades, ajustan la información registrada del primer año de la programación multianual, correspondiente a la estructura funcional y programática de las metas presupuestarias, los clasificadores de ingresos y gastos, y las fuentes de financiamiento.

PASO 1:
AJUSTES A LA PROGRAMACIÓN DEL AÑO T+1. AJUSTES A LAS METAS FÍSICAS Y FINANCIERAS

Establecer los criterios para la distribución de los techos presupuestales.

-Proceder a la asignación de los recursos de acuerdo a los productos y actividades que correspondan a los Programas Presupuestales analizados.

En relación a las áreas técnicas:

- Realizar los reajustes de las metas físicas de las actividades que han recibido una mayor asignación presupuestaria. Estos reajustes resultan imprescindibles para la formalización de las asignaciones realizadas.
- Informar sobre las modificaciones en las metas físicas de las actividades con el fin de incluirlos en los registros del SIAF.

PASO 2:
PRESENTACIÓN Y SUSTENTACIÓN

Realizadas las modificaciones en la programación del año t+1 y consensuada la distribución de los techos presupuestales, la comisión, presidida por el jefe de la OPP, presenta y sustenta ante la alta dirección y el titular del pliego los resultados del proceso llevado a cabo. Luego, se presentarán las observaciones y los aportes a los resultados del proceso y la comisión procederá a realizar los últimos reajustes a la programación.

PASO 3:
MODIFICACIONES EN EL REGISTRO SIAF

Finalmente, y una vez validada la propuesta final de la programación y las estructuras programática y funcional, se procederá a realizar las modificaciones en el aplicativo SIAF. La Comisión de Programación y Formulación deberá observar siempre el plazo establecido por el MEF para el cumplimiento de la formulación del presupuesto.

Caso práctico 2: Auditorías de seguridad vial e intervención de puntos críticos

En el mundo los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública. Ante esta problemática las organizaciones civiles y los gobiernos han implementado acciones y campañas para fortalecer la seguridad vial. En el Perú, el aumento de la cantidad de muertos y heridos se debe a un número mayor de accidentes de tránsito y constituye un grave problema. Los accidentes generan una amplia gama de repercusiones negativas para las víctimas y sus familias, más aún si quien fallece es la persona que sostiene económicamente al grupo familiar.

Según estimaciones, el costo anual que representan los accidentes de tránsito para el Perú, empleando la metodología de la International Road Assessment Programme (IRAP), asciende a US$ 3,334 millones para el año 2012, representando el 1.64% del PBI[11].

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2017 -2021 del MTC plantea reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas. La meta es reducir la tasa de mortalidad y el número de lesionados por accidentes de tránsito en un 50% al 2025 y en 34% al 2021 (objetivo estratégico)

Permiten verificar el cumplimiento de todos los aspectos involucrados con la seguridad de las vías (método con fines preventivos). Se aplican tanto a proyectos de construcción de vías, como a vías construidas.

[11] Plan Nacional de Seguridad Vial 2015 -2024, Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú

¿Está considerado en el Plan Nacional de Seguridad Vial?

Sí, en un objetivo específico denominado "la Implementación de programas de auditorías viales a obras existentes y especialmente en las áreas calificadas como puntos críticos para la seguridad de los usuarios de las vías". De esta forma, proponen las medidas técnicas correctivas.

A continuación, se revisarán los procedimientos para su elaboración:

a. Procedimiento a seguir para el programa multianual y la formulación del presupuesto institucional en el marco del PP 0148

1. Obtención de información

La Comisión de Programación y Formulación de la municipalidad debe tener en cuenta que las auditorias de seguridad vial son de primera importancia para cunplir con las metas del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021.

1. Priorizar el producto del PP 0148. **GESTIÓN EFICIENTE DEL TRÁNSITO.**
2. Revisar los modelos operacionales de las actividades del producto en mención.
3. Reunirse con la unidad encargada de planificar y ejecutar el plan de seguridad vias de la Municipalidad.
4. La Comisión establecerá contacto con el sector nacional para la coordinación de las metas nacionales y locales.

PRODUCTO 3000839	GESTIÓN EFICIENTE DEL TRÁNSITO
Indicadores de Desempeño	• % de ciudades con planes integrales de administración y gestión del tránsito y transporte implementados respecto del total. • % de ciudades con sistemas inteligentes de semaforización implementados respecto del total. • % de ciudades con sistemas de seguridad vial implementados en avenidas principales respecto del total. • .%de ciudades con control de transporte de mercancías en vías urbana (en al menos un acceso de la ciudad) respecto del total. • % de ciudades con auditorías de seguridad implementadas. • % de ciudades con planes de intervención en puntos críticos ejecutados.
Indicador de producción física	Inspección

ACTIVIDAD	UNIDAD DE MEDIDA
5006110 Operación y mantenimiento de centros de control y sistemas de seguridad, semafóricos e inteligentes	Sistema
5006111 Control de circulación del Transporte de carga en vías Urbanas	Inspección
5006112 Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos	Intervención

b. Proyección multianual de metas del producto

Se debe tomar en cuenta que:

1. La meta del indicador de desempeño del producto es establecida por el sector, encargada del programa presupuestal.
2. La comisión y el coordinador local formulan su respectiva propuesta de metas multianuales del producto, debiendo considerar la evolución histórica del indicador de desempeño del producto y el promedio de la variación anual de dicho indicador.

1. La información específica para la programación multianual del producto GESTIÓN EFICIENTE DEL TRÁNSITO debe ser proporcionada por el área técnica del gobierno local, es decir el área de seguridad vial.
2. Para realizar la Proyección Multianual, el Sector debe contar con información del total de las ciudades con auditorías implementadas como parte de su gestión.

Con la información histórica y actual, se puede calcular el indicador de desempeño y se procede a consignarlos en un cuadro similar al siguiente:

Información histórica de metas del producto	t-2	t-1	T
Porcentaje de ciudades con auditorías de seguridad implementadas	15%	15%	17%

Nota: Para todo efecto, el año "t" representa el año presente en que se hace la programación multianual

En el cuadro anterior se observa que el indicador de desempeño "% de ciudades con auditorías de seguridad implementadas" mejoró en los últimos dos años en 2% lo cual representa una variación promedio anual de 1%. Considerando esta variación anual se realiza la proyección multianual del indicador de desempeño, así como la metafísica del producto

Proyección de la meta multianual del Producto	t-1	T	t+1	t+2	t+3
Porcentaje de ciudades con auditorías de seguridad implementadas	15%	17%	18%	19%	20%
Indicador de producción física: Inspecciones	50	60	65	70	75

c. Proyección multianual de metas de las actividades

La información sobre la proyección de la meta del indicador de desempeño y de producción física del producto solo le debe de servir a la municipalidad de referencia, ya que está pensado solo desde el punto de vista del sector. No le provee de información a la municipalidad. El gobierno local determinará la cantidad de intervenciones y auditorías de seguridad vial que se programará con su respectiva proyección multianual.

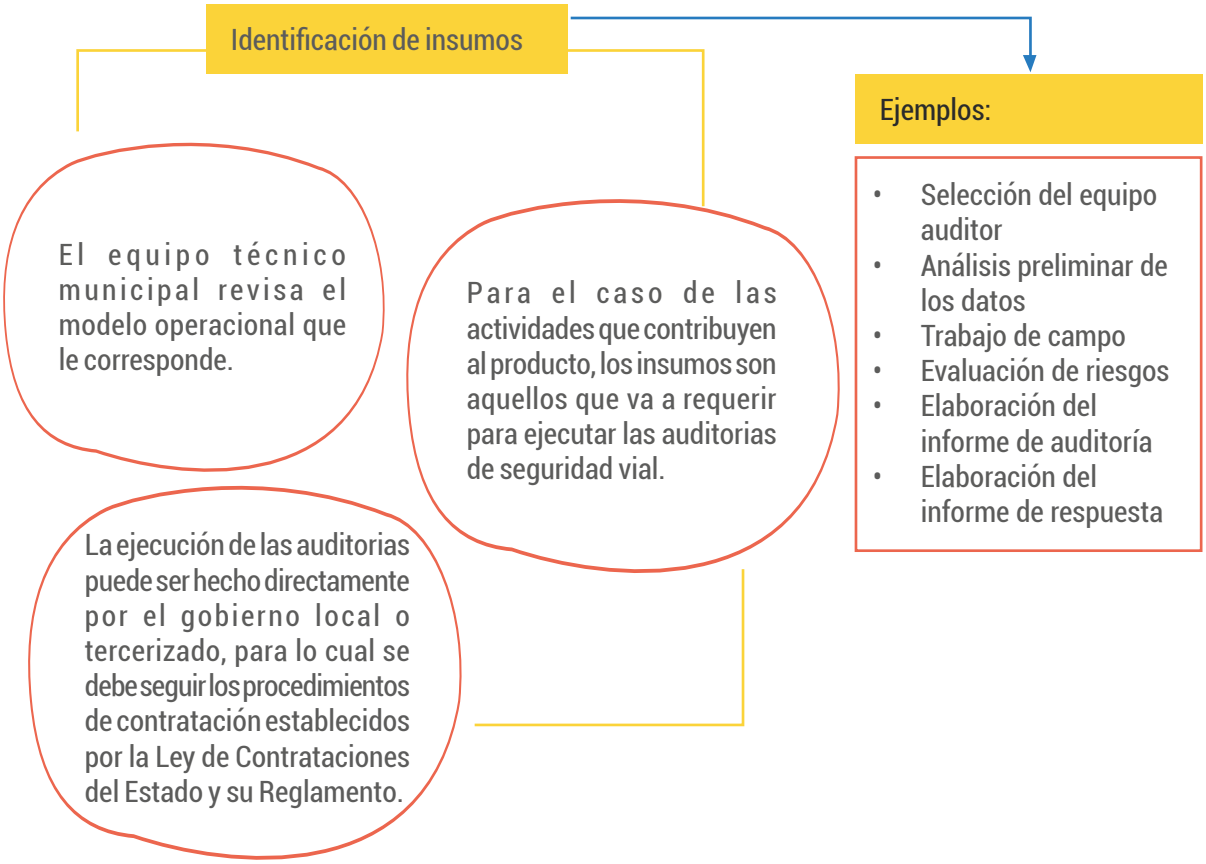
En el siguiente cuadro, se muestra el ejemplo para la municipalidad:

ACTIVIDAD	Indicador de producción física	t+1	t+2	t+3
5006112 Auditorías de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos	Inspecciones	5	6	7

d. Requerimiento financiero de las actividades

El objetivo de este paso es identificar los insumos requeridos y determinar el costo a precios de mercado de las actividades a incluir en el presupuesto institucional, tanto multianual como anual.

Para ello se debe seguir el siguiente procedimiento:



Costeo de la actividad

Este paso consiste en determinar el costo de las acciones determinadas en el flujo de procesos de la actividad. Para ello se debe considerar los costos incurridos en intervenciones anteriores, y que consisten en la implementación de medidas correctivas para reducir la severidad del accidente de tránsito e inclusive eliminar la presencia de puntos críticos.

ACTIVIDAD	t+1	t+2	t+3
5006112 Auditorias de seguridad vial e intervenciones en puntos criticos	75,000	90,000	105,000

e. Formulación anual de los Programas Presupuestales

Contando con el visto bueno de la programación multianual elaborada, se da pase a la fase de formulación anual del presupuesto institucional.

En esta fase, de ser necesario y en función a la asignación presupuestaria total, las municipalidadesajustan la información registrada del primer año de la programación multianual, correspondiente a la estructura funcional y estructura programática de las metas presupuestarias, los clasificadores de ingresos y gastos, y las fuentes de financiamiento.

Los pasos a seguir para la formulación anual, en el marco de los Programas Presupuestales, son los siguientes:

Ajustes a las metas físicas y financieras	Ajustes a la programación del año t+1
Realizadas las modificaciones en la programación del año 1 y consensuada la distribución de los techos presupuestales, la comisión, presidida por el jefe de la OPP, presenta y sustenta ante la alta dirección y el titular del pliego los resultados del proceso llevado a cwabo. Luego, se presentarán las observaciones y los aportes a los resultados del proceso y la comisión procederá a realizar los últimos reajustes a la programación.	Presentación y sustentación
Finalmente,una vez validada la propuesta final de la programación y las estructuras programática y funcional, se procede a realizar las modificaciones en el aplicativo SIAF	Modificaciones en el registro SIAF

Caso práctico 3: Elaboración e implementación de planes reguladores de rutas de transporte público

Es el documento técnico-normativo que establece y ordena los servicios y rutas de transporte público de una ciudad para cubrir la demanda de la población garantizando cobertura de los servicios con criterios de eficiencia, rentabilidad y calidad del servicio. Debe ser periódicamente actualizado.

Con los Planes Reguladores de Rutas de Transporte, se puede otorgar permisos y concesiones de rutas de Transporte Público Urbano, tomar en cuenta los deseos de viaje de los usuarios, la capacidad y estados de las vías y formular en base a las evaluaciones de carácter socioeconómico de la necesidad de la población (como la movilidad). Este último enfoque, se plantea a través de las siguientes fuentes de información: encuestas a usuarios, conteos de pasajeros, información proporcionada por los operadores y estudios de la demanda.

¿Y cómo se plantean los Planes Reguladores en el enfoque de planificación?

Se busca mantener el equilibrio de la oferta (Empresas de Transportes / Flota vehicular) y la demanda (Población de la ciudad y sus deseos de viajes) en rutas (servicios sobre ejes viales y corredores)

Con el fin de

Garantizar la sostenibilidad:

- *económica*
- *ambiental*
- *financiera*

Para

Mejorar los niveles de servicio.

De esta forma, los Planes Reguladores de Rutas de Transporte Público están relacionados con el PRODUCTO 3000840 GESTIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE Y FISCALIZACIÓN del PP 0148, ya que las actividades relacionadas con este producto requieren de dichos planes para las habilitaciones y permisos correspondientes especialmente en lo referido al transporte público de personas, así como a su correspondiente fiscalización.

Actividades del Producto 3000840 Gestión de sistemas de transporte y fiscalización

5003407	Habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas
5006113	Gestión de rutas y habilitaciones otorgadas para servicio de transporte de personas
5006114	Fiscalización del servicio de transporte de personas y mercancías

Recientemente, el MTC viene trabajando un manual sobre la elaboracion de planes reguladores de ruta, a fin de apoyar a las municipalidades provinciales en la elaboracion de estos intrumentos de planificacion, que ayudan a gestionar el transporte público de su ámbito local. Estos planes reguladores de ruta podrian tener el siguiente esquema[12]:

Fase 1

- Actividades previas
- Revisión y evaluación de la información existente.
- Requerimientos de estudios complementarios.

Fase 2

- Levantamiento de información.
- Planificación y Diseño Muestral de los Trabajos de Campo
- Levantamiento y Procesamiento de la Información
- Control de calidad

Fase 3

- Diagnóstico de la situación actual
- Contexto urbano y socioeconómico
- Caracterización de la oferta de transporte público
- Análisis de la demanda de movilidad
- Análisis de la infraestructura y niveles de servicio
- Diagnóstico de la situación actual.

Fase 4

- Diseño operacional de los ejes viales
- Ajuste del modelo de simulación de la demanda
- Simulación de la Situación Actual y Demanda Futura
- Metodología de Ordenamiento de Rutas de Transporte
- Alternativas propuestas
- Optimización de Recorridos y Diseño Operacional de las

Fase 5

- Plan de Rutas o de Reestructuración de Rutas
- Propuesta del plan de rutas y los parámetros requeridos

Fase 6

- Plan de implementación

Fase 7

- Desarrollo de los Documentos para la Licitación de rutas

[12] Los contenidos del Plan Regulador de Rutas serán definidos por el MTC en una norma legal próximamente.

• Procedimiento a seguir para el programa multianual y a la formulación del presupuesto institucional en el marco del PP 0148

a. Obtención de la información

Se deberá tener en cuenta la importancia de mantener el Plan Regulador de Rutas de transporte público urbano (responsabilidad de la Municipalidad Provincial) convenientemente actualizado para garantizar la calidad de los servicios de transporte y el cumplimiento de los permisos y concesiones.

Desde el punto de vista presupuestal en lo concerniente al PP 0148, la actividad referida a la elaboración o actualización del Plan Regulador de Rutas debe ser incluida en:

PRODUCTO 3000001	ACCIONES COMUNES
ACTIVIDAD	5006106 Estudios básicos para el desarrollo del transporte urbano sostenible

Para ello, se debe tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- Priorizar en el PP 0148 el Producto 3000001 ACCIONES COMUNES.
- Aplicar en la Actividad 5006106ESTUDIOS BÁSICOS PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE URBANO SOSTENIBLE
- Reunirse con la unidad responsable del Plan Regulador de Rutas de transporte público de la Municipalidad Provincial
- La comisión establecerá contacto con el sector nacional para la coordinación de las metas nacionales y locales. Cabe destacar que el estudio del Plan Regulador de Rutas de transporte público de personas, imputado al Producto ACCIONES COMUNES, impactará en el indicador de desempeño del PRODUCTO 3000840 GESTIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE Y FISCALIZACIÓN: % de ciudades con planes reguladores de rutas implementados.

PRODUCTO 3000840	GESTIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE Y FISCALIZACIÓN
Indicadores de desempeño	Porcentaje de ciudades con planes reguladores de rutas implementados

Luego, se identifica la actividad que corresponde a la elaboración del Estudio del PLAN REGULADOR DE RUTAS:

ACTIVIDAD	UNIDAD DE MEDIDA
5006106 / Estudios basicos para el desarrollo del transporte urbano sostenible	Estudio

Proyección multianual de la Actividad Estudio Plan Regulador de Rutas

- Definida por el área técnica del gobierno local (responsable de su elaboración y actualización.

Actividad: 5006106 estudios basicos para el desarrollo del transporte urbano sostenibleorte urbano sostenible	t-2	t-1	t
Estudio Plan Regulador de Rutas	1 ESTUDIO		

Requerimiento financiero de las actividades (determinar el costo)

- Este tipo de estudio es tercerizado y tiene como referencia los costos incurridos en estudios anteriores, lo que deberá de considerarse en la elaboración de los Términos de Referencia, Selección de consultor, ejecución del Estudio y su supervisión, aprobación e implementación.

Actividad: 5006106 estudios básicos para el desarrollo del transporte urbano sostenible	t-2 (S/.)	t-1 (S/.)	t (S/.)
Estudio Plan Regulador de Rutas	160,000		

Formulación anual de los Programas Presupuestales (PP)

- Luego de tener un visto bueno de la programación, las municipalidades se ajustan en función a la asignación presupuestaria total de la información registrada del primer año de la programación multianual, correspondiente a la estructura funcional y estructura programática de las metas presupuestarias, los clasificadores de ingresos y gastos, y las fuentes de financiamiento.

Ajustes a la programación del año t+1. ▶ Ajustes a las metas físicas y financieras. Se ratifica la prioridad del Estudio del Plan Regulador de Rutas ▶
- Presentación y sustentación
- Modificaciones en el registro SIAF

ACRÓNIMOS

ENCC: Estrategia Nacional ante el Cambio Climático
GEI: Gases de Efecto Invernadero
GN: Gobierno Nacional
GL: Gobierno Lo cal
GR: Gobierno Regional
INGEI: Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero
MINAM: Ministerio del Ambiente
MTC: Ministerio de Transporte y Comunicaciones
NAMA: Acciones Nacionalmente Apropiadas de Mitigación
NDC: Contribuciones Nacionalmente Determinadas
ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible
PP : Programa Presupuestal
PPR: Programa por Resultados

Anexos

ANEXO 1

GLOSARIO DE TÉRMINOS DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Accesibilidad
Capacidad de desplazarse con facilidad y sin obstáculos físicos a un determinado lugar. Es la posibilidad de tener acceso a espacios públicos.

Accidentalidad (de tráfico)
Perjuicio físico o material producido por la colisión entre dos o más medios de transporte o sistemas de desplazamiento (entre conductores, entre conductores y peatones, entre conductores y ciclistas).

Automóvil
Clima cambia gradualmente en largos periodos de tiempo.

Vehículo a motor destinado al transporte de personas.

Bicicleta
Vehículo de dos ruedas no motorizado dotado de pedales que permite desplazarse a las personas de forma eficiente, saludable y no contaminante. Su velocidad media en zona urbana oscila entre los 15 y los 25 km/h.

Calentamiento Global
Aumento de la temperatura del planeta, causado principalmente actualmente por la quema de combustibles fósiles y los cambios en el uso de la tierra, actividades humanas, que vienen incrementando los gases de efecto invernadero (GEI)

Cambio climático
El cambio climático se refiere al cambio del clima, por alteraciones en la composición de la atmósfera mundial en determinados periodos de tiempo, por fenómenos naturales o atribuible directa o indirectamente a la actividad humana.

Contaminación
Alteración de la composición habitual del aire por la emisión de gases, compuestos, partículas y substancias nocivas o tóxicas, principalmente de origen antropogénico.

Costos socioeconómicos
Conjunto de costos económicos internos (que repercuten sobre la economía individual o familiar y colectiva - costos internalizados) y externos (que no se ven reflejados en el balance económico de los estados o de las personas y que tienen un componente social o ambiental) asociados a cada medio de transporte o sistema de desplazamiento. . . Son los costos que nadie asume, pese a que, finalmente, acaban teniendo un impacto sobre la calidad de vida o el bienestar de la ciudadanía: emisiones, cambio climático, ruido, efectos de los accidentes de tráfico, pérdida de tiempo en congestiones, etc. Esta repercusión negativa también afecta a la competitividad de las empresas.

Costos Ambientales
Incluye los costos socioeconómicos y ambientales propiamente dicho, como son los contaminantes locales y los GEI.

Contaminantes locales
Contaminantes como los materiales particulados y los CCVC que afectan la calidad del aire y son causantes y/o agravantes de algunos problemas de salud.

CCVC
Contaminantes climáticos de vida corta, llamados así por no permanecer tanto tiempo en la atmósfera a comparación de las GEI

Demanda de movilidad
Cantidad de desplazamientos que la población de un ámbito territorial genera en un determinado período para acceder a un lugar o equipamiento.

Desplazamiento
Trayectoria entre dos puntos. Distancia recorrida para ir de un lugar (origen) a otro (destino). En movilidad puede ser utilizado como sinónimo de viaje.

Eficiencia energética
Capacidad de obtener más trabajo con menos inversión de energía.

Encuesta de movilidad
Recopilación de información y datos sobre los hábitos de desplazamiento de los ciudadanos.

Espacio público urbano
Lugar donde cualquier ciudadano tiene el derecho de circular. Para que ese derecho se cumpla resulta fundamental un reparto equitativo del espacio público, el cual puede ser utilizado por todos los ciudadanos, independientemente de la forma en la que se desplacen. En este reparto parece lógico que tengan prioridad en las calles y vías urbanas los sistemas más eficientes, saludables y menos contaminantes (movilidad a pie, bicicleta y transporte público).

Estacionamiento
Superficie de suelo (privado o público) destinada al estacionamiento temporal de vehículos, en especial de automóviles privados.

Externalidad
Beneficio o costo que no refleja su precio real en el mercado o en el balance económico de los estados.

Fuentes de energía
Recursos que pueden ser utilizados para obtener un trabajo mecánico -movimiento- liberando su contenido energético a través de un motor o de una tecnología apropiada.

Gases de efecto Invernadero (GEI)
Los principales GEI son: dióxido de carbono (CO2), metano (CH4), óxido nitroso (N2O), hidrofluorocarbonos (HFC), perfluorocarbonos (PFC) y sulfuro hexafluorizado (SF6).

Gestión de la movilidad (sostenible)
Conjunto de actuaciones encaminadas a implantar un modelo de movilidad más sostenible en un territorio.

G**estor de movilidad**
Persona, área o departamento designado por la autoridad local o nacional encargado de la elaboración, desarrollo e implantación del Plan de Movilidad y Seguridad Vial, así como de los procedimientos de participación de las personas involucradas en el proceso.

Huella de carbono
Emisiones de CO2 producidas por una persona, proceso u organización. Se trata de medir las emisiones para marcar objetivos de reducción y poder monitorizar las mejoras.

Impactos socioambientales
Conjunto de efectos positivos y negativos asociados a un determinado modelo de movilidad.

Indicador
Valor mensurable que permite seguir la evolución de un proceso o acción, determinar su éxito y compararla con otras actuaciones similares.

Infraestructuras
Vías urbanas y red ferroviaria que facilitan el desplazamiento de vehículos y el transporte de personas o mercancías.

Intermodalidad
Transporte de personas y de mercancías utilizando distintos modos de transporte de forma combinada.

Metro
Sistema de transporte terrestre ferroviario, urbano o metropolitano que suele desplazarse de forma subterránea o a nivel.

Mitigación al cambio climático
Reducir o eliminar las emisiones del GEI.

Movilidad a pie
Caminar. Desplazarse andando

Movilidad sostenible
Movilidad eficiente, segura, equitativa, saludable, participativa y competitiva.

Conjunto de desplazamientos de personas y bienes gestionados de forma respetuosa con el Medio Ambiente.

Según la definición del World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), la movilidad sostenible es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Esto supone más que conseguir reducir la contaminación producida por los vehículos. La movilidad sostenible también busca proteger a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–, dar valor al tiempo empleado en los desplazamientos, internalizar los costos socioeconómicos de cada medio de locomoción y garantizar el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados.

Peatón
Persona que se desplaza a pie por una vía pública. Para distancias inferiores a 2 kilómetros, este el modo de transporte más eficiente, seguido por la bicicleta. La velocidad media de desplazamiento con las piernas es de alrededor de un metro por segundo, lo que permite recorrer un kilómetro en unos 15 minutos. Una persona de pie ocupa 0,5 m2 de espacio público y andando un m2.

Plan de movilidad (sostenible)
Estudio de los hábitos y pautas de desplazamiento de los ciudadanos de un determinado territorio, así como de la interacción entre las distintas redes de movilidad.

Ruido
Sonidos no deseados que pueden afectar la capacidad de audición de una persona.

Salud pública
Niveles de bienestar o malestar físicos y psicológicos de la población.

Seguridad vial
Conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública y previniendo los accidentes de tránsito.

Señalización vial
Conjunto de señales que ordenan la movilidad de los distintos sistemas de transporte y medios de desplazamiento.

Sistemas de Buses Rápidos Masivos (BRT - Bus Rapid Transit)
Atienden a los corredores con la mayor movilidad general de la ciudad, que serían alimentados por otras líneas que atiendan los barrios, evitando duplicidad de recorridos a la hora de conectar éstos con los centros atractores. Los sistemas BRT implican un sistema de transporte de un autobús convencional, con los niveles de servicio y operacionales utilizados en el transporte ferroviario, pero con unos costos de infraestructura muy reducidos. Esta tecnología tiene una valoración costo-beneficio muy favorable respecto a los sistemas ferroviarios.

Sostenibilidad
Conjunto de actuaciones o directrices orientadas a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo las de las futuras.

Tiempo de Viaje
Tiempo del desplazamiento de un usuario de un Origen a un Destino, por algún motivo de viaje.

Tráfico
Flujo de vehículos a motor en una vía pública urbana o interurbana.

ANEXO 2

6 IDEAS FUERZA PARA UNA MEJOR IMPLEMENTACIÓN DEL PP 0148

1	La programación debe basarse en los criterios de priorización estipulados para las inversiones, de acuerdo a las prioridades sectoriales y territoriales, así como al cierre de brechas en el marco del sistema Invierte.pe. Tener especial consideración por desarrollar medios alternativos de transporte, en especial ciclovías.
2	Las Actividades/Productos del Programa Presupuestal deben estar acorde a los Modelos Operacionales (Tablas # 10 y Tablas # 12) del ANEXO 2 del PP 0148, especialmente según se describe en los "Criterios de Programación".
3	Debe haber coherencia entre Metas Físicas y Financieras. Colocar la unidad de producción física acorde a la EFP (Estructural Funcional Programática).
4	No confundir las vías urbanas con otras redes (nacional, departamental, vecinal o caminos de herradura).
5	Considerar la realización de informes para la detección de puntos críticos (tramos de concentración de accidentes) e implementación de mejoras y recomendaciones según lo obtenido por dicho estudio (actividad 5006112).
6	Profundizar fiscalización (Actividad 5006114) mediante la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre.

ANEXO 3

CUADRO RESUMEN: DETALLE DE LAS ACTIVIDADES QUE REALIZAN LOS GOBIERNOS LOCALES POR PRODUCTO PARA EL LOGRO DE LOS RESULTADOS DEL PROGRAMA PRESUPUESTAL 0148

Cuadro resumen: detalle de las actividades que realizan los gobiernos locales por producto para el logro de los resultados del programa presupuestal 0148

PROGRAMA PRESUPUESTAL 0148

DEFINICIÓN DE PRODUCTOS			
PRODUCTO	**DEFINICION**	**UNIDAD DE MEDIDAD DEL PRODUCTO**	**ACTIVIDAD**
Control del Parque Automotor en las Vías Urbanas	Consiste en un conjunto de intervenciones, a lo largo de la vida útil del vehículo, de tal manera que se garantice un parque automotor que cumple los requisitos técnicos y de seguridad establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV)	Vehículos	Reconversión y Chatarreo de Vehículos a Fuentes de Energía Limpia
Gestión de sistemas de transporte y fiscalización	Consiste en el establecimiento de operadores que cuenten con vehículos estándar (padrón o patrón) que sean de propiedad de aquellos y trabajadores en planilla.	Sistemas implementados	Operación y Mantenimiento de Centros de Control y Sistemas de Seguridad, Semafóricos e Inteligentes
			Control de Circulación del Transporte de Carga en Vías Urbanas

DEFINICIÓN DE ACTIVIDADES		
DEFINICION	**UNIDAD DE MEDIDA DE LA ACTIVIDAD**	**¿COMO SE LLEVA A CABO LA ACTIVIDAD?**
Consiste en el degüase o destrucción de los vehículos obsoletos con la finalidad de incentivar la renovación de la flota de vehículos que presta el servicio de transporte público dentro de las ciudades del país.	Vehículos obsoletos que cuentan con certificado	Los Gobiernos Locales: • Elaboran y aprueban sus respectivos Programas Provinciales de Chatarreo. • Autorizan a los operadores de sus respectivos Programas de Chatarreo. • Ejecutan el Programa de Chatarreo de acuerdo a los requisitos y características técnicas del Programa Provincial. • Supervisa y fiscaliza a los operadores del Programa Provincial de Chatarreo.
El propósito de esta actividad es prever los recursos para la adecuada operación y mantenimiento de los sistemas que se implementen según diferentes modalidades de ejecución.	Ciudades con sistemas operativos que reciben mantenimiento	Los Gobiernos Locales: • Establece la necesidad de Sistema Integrado de Transporte (SIT) de acuerdo con su Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes de Transportes • Se encargan de normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos en su ámbito de las vías arteriales o metropolitanas.
Consiste en la fiscalización del cumplimiento del uso y restricciones aplicables a las vías identificadas.	Número de sistemas de control implementados	Los Gobiernos Locales: • Desarrolla estudios sobre: (i) la demanda de transporte de carga e identificación de posibles corredores urbanos; (ii) la oferta de servicios logísticos y transporte de carga e identificación de principales vías utilizadas para el transporte de mercancías; (iii) identificación de los principales nodos para la distribución urbana de mercancías. • Desarrolla planes de ordenamiento para definir qué vías que deberán ser destinadas para el transporte de mercancías y cuáles serán las restricciones específicas para su uso.

DEFINICIÓN DE PRODUCTOS			
PRODUCTO	DEFINICION	UNIDAD DE MEDIDAD DEL PRODUCTO	ACTIVIDAD
			Inspecciones de Seguridad Vial e Intervenciones en Puntos Críticos
Gestión de sistemas de transporte y fiscalización	Consiste en el establecimiento de operadores que cuenten con vehículos estándar (padrón o patrón) que sean de propiedad de aquellos y trabajadores en planilla. De esta forma, se mejorará la eficiencia operacional en la prestación de los servicios y, al no depender el ingreso de los choferes de la cantidad de pasajeros transportados, se reducirá la siniestralidad, así como la contaminación y congestión vehicular.	Ciudades con sistemas integrados de transporte	Gestión de Rutas y Habilitaciones Otorgadas para el servicio de Transporte de Personas
			Fiscalización del servicio de Transporte de Personas y Mercancías
			Habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas

DEFINICIÓN DE ACTIVIDADES		
DEFINICION	**UNIDAD DE MEDIDA DE LA ACTIVIDAD**	**¿COMO SE LLEVA A CABO LA ACTIVIDAD?**
Consiste en un procedimiento sistemático de comprobación de las condiciones de seguridad para todos los posibles usuarios de una vía existente de cualquier tipo o escala, en una vía con probabilidad de siniestros o colisiones y/o la severidad de estos.	Auditorías de seguridad vial realizadas e intervenciones en puntos críticos efectuadas	Desarrollan planes, programas, campañas y demás actividades de seguridad vial. Son responsables de normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos. Les corresponde instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción.
Consiste en la gestión de autorizaciones de transportistas a prestar el servicio de transporte público de personas.	Títulos habilitantes (contratos de concesión, autorizaciones y habilitaciones en general) otorgados	Los Gobiernos Locales: • Revisan los requisitos para las autorizaciones empleando los siguientes criterios de priorización: i) las vías que tienen más pasajeros del transporte público; ii) las vías o rutas en donde se registra más congestión como consecuencia del mal funcionamiento de las rutas de transporte público; y iii) las vías con más rutas superpuestas. • Otorgan nuevas autorizaciones (o actualizarán las ya emitidas) de acuerdo a los nuevos criterios.
Comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte terrestre.	Sistemas de fiscalización implementados	Los Gobiernos Locales: • Son responsables para fiscalizar el servicio de transporte de ámbito provincial, así como el tránsito en el marco de lo reglamentado. • Capacitan a inspectores. • Contratan nuevos inspectores. • Implementan de sistemas inteligentes a nivel local. • Desarrollan alternativas de inversión
Consiste en otorgar habilitaciones para la prestación del servicio de transporte en vehículos menores.	Ciudades con vehículos menores debidamente autorizados	Los Gobiernos Locales: • Establecen la oferta del servicio de transporte en vehículos menores, considerando su inclusión o interconexión con los sistemas integrados de transporte. • Capacitan al personal en materia de reglamentos. • Realizan de fiscalización posterior a expedientes de las autorizaciones. • Elaboran e implementan nuevos planes de rutas.

DEFINICIÓN DE PRODUCTOS			
PRODUCTO	DEFINICION	UNIDAD DE MEDIDAD DEL PRODUCTO	ACTIVIDAD
Infraestructura Urbana con Mantenimiento	Consiste en la intervención en la infraestructura urbana, con el fin de garantizar su operatividad, uso y buen estado y, de esta manera facilitar la movilidad urbana sostenible de la población.	Kilómetro	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

DEFINICIÓN DE ACTIVIDADES		
DEFINICION	**UNIDAD DE MEDIDA DE LA ACTIVIDAD**	**¿COMO SE LLEVA A CABO LA ACTIVIDAD?**
Comprende 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.	Kilómetros	Los Gobiernos Locales: • Formulan y aprueban la política local de infraestructura vial, de conformidad con la política nacional y regional. • Formulan sus respectivos planes de mantenimiento y conservación de vías. • La ejecución de las tareas de mantenimiento y conservación pueden estar a cargo del propio gobierno local (administración directa) o pueden encargarse a terceros (contrata).
Comprende actividades de conservación con el fin de que las vías urbanas concesionadas mantengan sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio, según Contrato de Concesión	Kilómetros	Los Gobiernos Locales: • Formulan y aprueban la política local de infraestructura vial, de conformidad con la política nacional y regional. • Tercero (consultor): Se encarga de elaborar el expediente técnico necesario para la conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada, en el caso que el GL no lo haga bajo administración directa. • Tercero (contratista): Cumple el rol ejecutor de la conservación por niveles de servicio de la red vial urbana concesionada, por encargo del Gobierno Local.
Comprende 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	Kilómetros	Los Gobiernos Locales: • Realizan actividades de mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado con el propósito de garantizar un servicio óptimo, en armonía con la normatividad vigente. • Tercero (consultor): Elabora el expediente técnico necesario para el mantenimiento periódico de las vías urbanas, en el caso que el GL no lo haga bajo administración directa. • Tercero (contratista): Ejecuta el mantenimiento periódico de las vías urbanas, por encargo del GL.

DEFINICIÓN DE PRODUCTOS			
PRODUCTO	DEFINICION	UNIDAD DE MEDIDAD DEL PRODUCTO	ACTIVIDAD
			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 las Ciclovías

DEFINICIÓN DE ACTIVIDADES		
DEFINICION	**UNIDAD DE MEDIDA DE LA ACTIVIDAD**	**¿COMO SE LLEVA A CABO LA ACTIVIDAD?**
Comprende 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	Kilómetros	Los Gobiernos Locales: • Realizan actividades de mantenimiento periódico de la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado con el propósito de garantizar un servicio óptimo, en armonía con la normatividad vigente. • Tercero (consultor): Elabora el expediente técnico necesario para el mantenimiento periódico de las vías urbanas, en el caso que el GL no lo haga bajo administración directa. • Tercero (contratista): Ejecuta el mantenimiento periódico de las vías urbanas, por encargo del GL.
Comprende actividades rutinarias que se realiza en las vías urbanas para el tránsito vehicular motorizado con carácter permanente para conservar sus niveles de servicio.	Kilómetros	Los Gobiernos Locales: • Realizan las actividades de mantenimiento rutinario de la red vial para el tránsito motorizado con el propósito de garantizar un servicio óptimo, en armonía con la normatividad vigente. Pueden ser los que ejecutan directamente la actividad en caso del mantenimiento mecanizado o contratar a un tercero. • Tercero (consultor): Elabora el expediente técnico necesario para el mantenimiento rutinario de las vías urbanas de tránsito motorizado, en el caso que el GL no lo haga bajo administración directa. • Terceros (contratista): Ejecutan el mantenimiento rutinario mecanizado cuando no lo hace el GL bajo administración directa.
Comprende actividades de mantenimiento periódico con el fin de que las ciclovías mantengan buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio.	Kilómetros	Los Gobiernos Locales: • Realizan actividades de mantenimiento de las ciclovías con el propósito de garantizar un servicio óptimo, en armonía con la normatividad vigente. • Tercero (consultor): Elabora el expediente técnico necesario para el mantenimiento periódico de las ciclovías, en el caso que el GL no lo haga bajo administración directa. • Tercero (contratista): Ejecuta el mantenimiento de las ciclovías, por encargo del Gobierno Local.

DEFINICIÓN DE PRODUCTOS			
PRODUCTO	DEFINICION	UNIDAD DE MEDIDAD DEL PRODUCTO	ACTIVIDAD
			Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc.)
			Mantenimiento de Puentes Urbanos
			Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana

DEFINICIÓN DE ACTIVIDADES		
DEFINICION	**UNIDAD DE MEDIDA DE LA ACTIVIDAD**	**¿COMO SE LLEVA A CABO LA ACTIVIDAD?**
Comprende actividades de mantenimiento periódico con el fin de que la infraestructura peatonal mantenga sus buenas condiciones para asegurar la calidad del nivel de servicio.	Intervención	Los Gobiernos Locales: • Prevén y ejecutan actividades de conservación y mantenimiento de la infraestructura peatonal, con el propósito de garantizar un servicio óptimo. • Tercero (consultor): Elabora el expediente técnico para el mantenimiento periódico de la infraestructura peatonal, en el caso que el GL no lo haga. • Tercero (contratista): Ejecuta el mantenimiento periódico de la infraestructura peatonal, por encargo del Gobierno Local

Comprende 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.	Intervención	Los Gobiernos Locales:
		• Mantienen actualizado el inventario vial básico de la red vial urbana de sus jurisdicciones, mediante dos procesos:
		  • El primero consiste en el inventario periódico de la red vial urbana, cada 4 años.
		  • El segundo consiste en la actualización permanente del inventario, en base a las intervenciones (construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento periódico o emergencias) realizadas en la red vial urbana.
		• Desarrollan Planes de Movilidad Urbana sostenible y estudios necesarios que garanticen la transitabilidad de las vías urbanas.

Comprende la Gestión e intervención en zonas críticas en las vías urbanas que requieren en el breve plazo una intervención de carácter preventivo. También incluye las acciones inmediatas luego de ocurrido el evento de emergencia.	Intervención	Los Gobiernos Locales: • Desarrollan acciones para la gestión y ejecución de las intervenciones de prevención y atención de emergencias sobre la infraestructura de la red vial urbana. • Tercero (contratista): Cumple el rol ejecutor en las intervenciones de prevención y emergencias en la red vial urbana para el tránsito vehicular motorizado, por encargo del gobierno nacional

DEFINICIÓN DE PRODUCTOS			
PRODUCTO	DEFINICION	UNIDAD DE MEDIDAD DEL PRODUCTO	ACTIVIDAD
Sistemas de transporte masivo operativos y con mantenimiento	Consiste en la implementación y el mantenimiento de transportes masivos sistemas para movilizar a la población de la ciudad basado en buses de alta calidad y capacidad, que proporcionan movilidad urbana rápida, cómoda, segura y con costo beneficio favorable	Kilómetro	Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses
			Elaboración de Estudios Complementarios para el Desarrollo de la Infraestructura de Transporte Masivo Urbano Existente

DEFINICIÓN DE ACTIVIDADES		
DEFINICION	**UNIDAD DE MEDIDA DE LA ACTIVIDAD**	**¿COMO SE LLEVA A CABO LA ACTIVIDAD?**
Consiste en un conjunto de tareas vinculadas a la operación y mantenimiento de la infraestructura de autobuses de tránsito rápido (BRT), para conservar el nivel de servicio y establecer competencias del Gobierno Nacional, Gobiernos Locales y sus respectivos concesionarios.	Kilómetros	Los Gobiernos Locales: • Prevén y ejecutan actividades de conservación y mantenimiento de la infraestructura peatonal, con el propósito de garantizar un servicio óptimo. • Tercero (consultor): Elabora el expediente técnico para el mantenimiento periódico de la infraestructura peatonal, en el caso que el GL no lo haga. • Tercero (contratista): Ejecuta el mantenimiento periódico de la infraestructura peatonal, por encargo del Gobierno Local
Comprende la realización de estudios técnicos complementarios que permitan desarrollar, implementar y consolidar el sistema de gestión integral de los sistemas de transporte urbano masivo, como lo son las líneas de Metro y los Buses de Tránsito Rápido (BRT), como medios de transporte económicos, rápidos, seguros e integrados.	Estudio	Los Gobiernos Locales: • Intervienen en la infraestructura urbana de transporte masivo para la implementación, operatividad y mantenimiento de sistema de buses rápidos masivos (BRT - Bus Rapid Transit) • Realizan actividades técnicas de naturaleza rutinaria y periódica, destinadas a preservar su buen estado en forma continua y sostenida sobre tramos priorizados en los Planes de Movilidad Urbana sostenible para todos sus componentes • Encargan estudios complementarios para la implementación y mantenimiento de la infraestructura urbana necesaria periférica a los Sistemas de BRT. • Tercero (contratista): Ejecutan intervenciones de operación y mantenimiento de la infraestructura de autobuses de tránsito rápido, por encargo del gobierno nacional.

ANEXO 4

ESTRUCTURA FUNCIONAL Y PROGRAMÁTICA DEL PP 0148

Link de acceso:
https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publ/ppr/estr_program/PP_0148_GNR_2019.PDF

ANEXO 5

CUADRO RESUMEN: COMPETENCIAS Y HABILIDADES TÉCNICAS QUE EL FUNCIONARIO PÚBLICO REQUIERE PARA UNA ADECUADA IMPLEMENTACIÓN DEL PP 148

ACTIVIDADES QUE EJECUTAN LOS GOBIERNOS LOCALES			
ACTIVIDAD	**COMPETENCIAS, CAPACIDADES**	**HABILIDADES TÉCNICAS**	**ACTITUDES**
Reconversión y chatarreo de vehículos a fuentes de energía limpia	Capacidad técnica para la implementación de programas de chatarreo		• Ética, probidad y transparencia • Trabajo en equipo y bajo presión • Capacidad de análisis • Abstracción y síntesis • Capacidad de manejo de conflictos • Dinamismo y apertura a nuevos conceptos
Operación y mantenimiento de centros de control y sistemas de seguridad, semafóricos e inteligentes	Implementación, operación y mantenimiento de los sistemas de centros de control, seguridad, semafóricos e inteligentes.		
Inspecciones de seguridad vial e intervenciones en puntos críticos gestión de rutas y	Control adecuado de las vías urbanas, a fin de evitar la saturación producida por el transporte de mercancías. Capacidad de planeamiento urbano.		
Gestión de rutas y habilitaciones otorgadas para el servicio de transporte de personas	Capacidad técnica para ejecutar auditorías de seguridad vial e intervenir en puntos críticos.		
Fiscalización del servicio de Transporte de Personas y Mercancías	Capacidad técnica y coordinación entre las entidades responsables de la fiscalización del servicio de transporte de personas y mercancías para que las infracciones detectadas sean sancionadas		
Habilitaciones otorgadas a vehículos menores para el servicio de transporte distrital terrestre de personas		Elaboración de términos de referencia y presupuestos de los estudios relacionados a Planes de Ordenamiento y zonas de exclusión de mototaxis.	

ACTIVIDADES QUE EJECUTAN LOS GOBIERNOS LOCALES			
ACTIVIDAD	**COMPETENCIAS, CAPACIDADES**	**HABILIDADES TÉCNICAS**	**ACTITUDES**
Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana no Concesionada		Diseño de modelos de contrato especificando indicadores de servicio de las vías urbanas concesionadas y se han establecido apropiadamente las sanciones e infracciones.	
Conservación por Niveles de Servicio de la Red Vial Urbana Concesionada		Diseño de modelos de contrato especificando indicadores de servicio de las vías urbanas concesionadas y se han establecido apropiadamente las sanciones e infracciones.	
Mantenimiento periódico de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado	Capacidad de emitir su Normativa propia para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de las vías urbanas	Dominio del Reglamento Nacional de Edificaciones	
Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Urbana para el Tránsito Vehicular Motorizado		Dominio del Reglamento Nacional de Edificaciones	

ACTIVIDADES QUE EJECUTAN LOS GOBIERNOS LOCALES			
ACTIVIDAD	**COMPETENCIAS, CAPACIDADES**	**HABILIDADES TÉCNICAS**	**ACTITUDES**
Mantenimiento de las Ciclovías	Capacidad de emitir su normativa propia para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de ciclovías.	Dominio del Reglamento Nacional de Edificaciones	
Mantenimiento de la Infraestructura Peatonal (Veredas, Puentes Peatonales, Paraderos, etc)	Capacidad para emitir normativa propia para orientar y estandarizar sus procesos relacionados a mantenimiento de infraestructura peatonal.	Dominio del Reglamento Nacional de Edificaciones	
Mantenimiento de Puentes Urbanos	Experticia en puentes Capacidad para realizar los planes de mantenimiento de los puentes.	Elaboración de términos de referencia y presupuestos de los estudios de preinversión y expedientes para rehabilitar o mantener los puentes.	
Inventario de la Red Vial Urbana	Capacidad de jerarquizar e inventariar la red vial urbana.	Elaboración y actualización del Inventario de la Red Vial Urbana de sus jurisdicciones	
Prevención y Atención de Emergencias en la Red Vial Urbana	Capacidades de respuesta frente a desastres y emergencias que afecten la Red Vial urbana		
Operación y Mantenimiento de Infraestructura de Sistema de Tránsito Rápido a través de Buses	Capacidades financieras, técnicas y administrativas		
Estudios Complementarios para el Desarrollo de la Infraestructura de Transporte Masivo Urbano Existente		Elaboración de Términos de referencia y presupuestos de los estudios	

El Perú Primero

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
Jirón Zorritos N.° 1203, Lima, Perú – C.P. 15082
www.gob.pe/mtc

El Perú Primero

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
Jirón Zorritos N.° 1203, Lima, Perú – C.P. 15082
www.gob.pe/mtc

RECICLADO
Papel hecho de material reciclado
FSC® C123626
FSC
www.fsc.org