**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

****

**TRABAJO GRUPAL**

**Integrantes:**

**- Alejandro Chaparro Carbajal (20053054)**

**- Luis Eduardo Soria Acasiete (20182070)**

**- Fabricio Alexander Flores Quispe (20202566)**

**Tipo de evaluación: Entrega final**

**Curso: Gestión Pública**

**Horario: 0689**

**Profesor: Jorge Abanto**

**Jefa de Práctica: María Alejandra Chinchay Cáceres**

**2023-1**

**Resumen Ejecutivo**

El presente trabajo tiene como tema central de investigación una intervención pública al problema público que consiste en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte informal interprovincial. Este tipo de problema viene generando como problema principal una larga lista de fallecidos y heridos, algunos con lesiones de gravedad, durante los últimos 5 años.

Ante esta situación se plantea, como una alternativa de solución, realizar una intervención que consiste en la implementación de un transporte terrestre público. Esta alternativa tiene como objetivo central, la disminución de estos accidentes ocasionados por este tipo de transporte informal. Para esto se considera, en primer lugar, definir la situación y magnitud del problema público del transporte informal interprovincial. Con ello se podrá establecer las actividades necesarias, las cuales tienen como eje transversal de trabajo la eficacia y eficiencia del proceso de intervención para obtener el resultado esperado. Se elabora, por lo tanto, en una gestión enfocada a resultados, una cadena de valor que contiene los procesos de producción, como son los insumos a tener y las actividades a realizar con lo cual se espera conseguir como producto final la alternativa de solución planteada. Además, esta misma cadena, luego del proceso de producción, permitirá evaluar mediante indicadores los efectos que tiene la distribución de este producto en la sociedad, el cual tiene como objetivo, en el corto plazo, la disminución de los accidentes terrestres y en un largo plazo generar valor público en la población satisfecha.

En segundo lugar, se considera hacer un mapeo de actores que puedan estar involucrados o relacionados directa o indirectamente en la intervención pública que se ha propuesto. Estos actores definidos como stakeholders, de acuerdo a su poder, interés, predictibilidad, legitimidad y urgencia podrían afectar favorablemente la realización de la intervención o poner trabas a ello, considerándose, de esta manera, como una amenaza a la implementación de la propuesta. Dentro del análisis que se realizó, se encontró como un posible actor favorable a las empresas privadas que son del rubro de turismo. Estas podrían ofrecer su apoyo ante una nueva alternativa de empresa pública a cambio de obtener nuevos réditos económicos. De igual forma se halló un posible actor que dificulta esta intervención, el cual corresponde a los gremios de transporte informal, porque esta nueva modalidad de transporte terrestre formal les podría generar pérdidas económicas, así como también dificultades de trabajo ante una mayor fiscalización.

En tercer lugar, para la consecución del objetivo trazado, resulta necesario estudiar los factores tanto internos como externos que están presentes en el proceso de la elaboración de la intervención propuesta. Estos factores se ubican dentro de la matriz FODA, la cual considera las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que afectan, de alguna manera, la viabilidad de esta intervención. Mediante esta matriz, también, se puede extraer y describir aquellos factores externos del contexto que influyen, positiva o negativamente, en la intervención pública planteada. Esta descripción se realiza mediante un análisis PESTEL que toma en cuenta factores tanto políticos como tecnológicos. Se resalta que, dentro de las fortalezas que se halló en el presente trabajo, se cuenta con profesionales experimentados en materia de transporte. Una de las debilidades que se pudo apreciar es que todavía no hay un equipamiento tecnológico que permita simplificar mejor un trabajo institucional.

Finalmente, con la información detallada, tanto de los stakeholders como de la matriz FODA y PESTEL, se plantea que el ente público encargado del proceso y planeamiento estratégico de la intervención propuesta al problema público es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y su unidad ejecutora La Administración General. Este planeamiento tiene como base informativa el Planeamiento Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2016-2030 del MTC. Del presente plan se toman las acciones estratégicas institucionales (PEI) y las operaciones institucionales (POI) que permitan llegar de manera eficiente y eficaz al objetivo trazado por medio de la intervención propuesta. Asimismo, se realiza un análisis del presupuesto público asignado a esta entidad con la finalidad de constatar el gasto hasta ahora hecho para llegar al objetivo trazado y compararlo con lo que todavía no se está ejecutando. Esto es para tener una mejor evaluación de las posibles brechas que estén ocurriendo en materia presupuestal por parte de la unidad ejecutora.

***ÍNDICE***

***Introducción (Descripción del tema de interés):.................................................................***

***Formulación del problema público:...................................................................................***

***Formulación de la Cadena de Valor:..................................................................................***

***Mapeo de actores:............................................................................................................***

***· Identificación de stakeholders (STK): .....................................................................***

***· Caracterización de cada stakeholder: .................................................................... F***

***· Tabla de priorización de STK para PP: ....................................................................***

***Análisis FODA/DAFO DEL PROYECTO: ................................................................................***

***· Fortalezas.***

***· Oportunidades.***

***· Debilidades.***

***· Amenazas.***

***Análisis PESTEL: .................................................................................................................***

***Descripción del proceso de intervención al problema formulado: .......................................***

***Identificación y descripción del PEI - POI del MTC: ..............................................................***

***Análisis Del Vínculo Entre Presupuesto Y PEI: .....................................................................***

***Conclusiones ……………………………………………………………………………………………………………………***

***Bibliografía: ......................................................................................................................***

**Introducción (Descripción del tema de interés)**

Entre los años 2016 y 2020, según cifras brindadas por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN, 2021), se registraron alrededor de 3,526 accidentes de tránsito ocurridos en carreteras (nacionales y departamentales). Según el reporte de la SUTRAN, cerca de 9000 personas fallecieron por accidentes en carreteras, debido en gran parte al transporte informal. Asimismo, la Defensoría del Pueblo reportó que en los últimos cinco años se han producido más de 420 000 accidentes de tránsito las cuales han dejado 14 0000 personas fallecidas y a 272 000 personas en situación de discapacidad (Defensoría del Pueblo, 2022). Sin embargo, según lo expuesto por la SUTRAN en el 2021, los vehículos sin habilitación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) son los principales causantes de los accidentes de tránsito en las carreteras. Esto nos lleva a desarrollar un tema de interés que nos concierne y que permanece en la actualidad como uno de los problemas más importantes con respecto al transporte en el Perú: el transporte informal.

La información proporcionada por parte de APOIP (Asociación de Propietarios de Ómnibus del Perú) detalla que el 89% de empresas que se dedican a este rubro operan de manera informal (Trigoso 2019). Asimismo, más de un millón de personas trabajan en este sector informal, laborando en condiciones no muy seguras y propensas a sufrir continuos accidentes, por la falta de condiciones materiales adecuadas (García Ortiz, 2022).

La situación se acrecienta o se agrava más cuando ocurren los accidentes vehiculares, dejando como resultado gran cantidad de/ un número importante de/ una alta cifra de personas heridas y fallecidas. El Ministerio de transporte y Comunicaciones (MTC) detalló que en el año 2020 fallecieron 2,159 personas y 38,447 sufrieron lesiones considerables en las distintas carreteras del país. Estos accidentes en carreteras se ubican en una posición con mayor siniestralidad en el Perú. Las causas van desde la imprudencia del conductor, el exceso de velocidad y hasta las fallas mecánicas (MTC, 2020). Podría interpretarse que el factor humano sigue jugando un papel fundamental en estos accidentes.

Al mencionar el factor humano, este recae tanto en el personal que ofrece el servicio como el usuario que hace uso de este. Los costos que ofrecen los transportes formales muchas veces no están al alcance de los usuarios, por lo que se opta por colectivos informales. Asimismo, los paraderos informales son preferibles, pues se ubican de forma más cercana a los lugares de destino de los usuarios (Ortiz, 2022). Lo que no se está tomando en cuenta es que los usuarios, corren riesgos al subir en estos transportes, dado que no hay las garantías formales que puedan evitar los accidentes vehiculares que ocasionan hasta la muerte.

Por lo mencionado anteriormente, y de acuerdo a ello, se formula que este problema público se interpreta como un alto índice de accidentes vehiculares, debido a un transporte informal interprovincial en el Perú.

**Formulación del problema público:**

Alto índice de accidentes vehiculares debido al transporte informal interprovincial en el Perú durante los años 2016 y 2020.

Insumos(Recursos)

Estructura

Actividades

Productos

Efectos

Impactos

Buses equipados

Conductores con sus licencias

(AII)

Herramientas Tecnológicas

(GPS)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones(MTC)

SUTRAN

Ofrecer una nueva modalidad de transporte

Establecer paraderos públicos autorizados

Realizar revisiones técnicas de ómnibus trimestralmente

Elaborar un nuevo marco normativo flexible que permita el ingreso del sector informal

Capacitar y monitorear a los choferes

Servicio de transporte interprovincial público a un precio módico

Mayor orden y seguridad en el sistema de Transporte

Mejora de la calidad material del transporte

Incorporación

Profesionalización del Servicio

Incorporacion gradual del sector informal

Disminución de los accidentes vehiculares con respecto a los viajes interprovinciales

Disminución de la contaminación ambiental

Generar un ambiente de satisfacción para la población

**Formulación de la Cadena de Valor:**

**Mapeo de actores:**

* Identificación de cada stakeholders (STK)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Tipo de partes interesadas | Participantes[MC1] | Tipo de Relación actual | Intereses centrales percibidos |
| Proveedores | Empresas privadas dedicadas al rubro de turismo, inversión en la adquisición de los ómnibus. | Relación de interés económico, ante una propuesta novedosa | Interés medio, obtención de publicidad para la empresa |
| Clientes | Los usuarios que viajan | Relación clientelar, brindar un nuevo servicio público | Interés medio, alternativa de viaje con mayor seguridad y precio único. |
| Colaboradores | Empresas terrestres formales | Relación inestable, se podrían mostrar no a favor del proyecto | Interés alto, el proyecto generaría mayor competencia y posibles pérdidas económicas particulares |
| Gobierno | -SUTRAN  -MTC  -DGTT | En relación directa, estas instituciones se muestran a favor del desarrollo de una mejor gestión de políticas públicas. | Interés alto, cada institución, a partir de sus propios objetivos, busca mejorar el desarrollo de la gestión de la política pública |
| Medios de comunicación | La hora del volante en radio exitosa 95.5 FM | Relación directa, brinda información formal y técnica a los conductores | Interés medio, la emisora genera mayor concientización en tema de seguridad vial, pero no propone políticas de transporte. |
| Organizaciones no gubernamentales | ONG: Luz Ámbar | Relación indirecta, apoyo a una iniciativa pública que permite una formalización y orden | Interés alto, es una ONG que apuesta por el cuidado del medio ambiente y el respeto y cuidado de la vida en las vías. |

* **Caracterización de cada stakeholder**

Hemos logrado mapear alrededor de 7 stakeholders, con el único propósito de analizar la importancia, el tipo de relación y el interés central percibido. De este modo, cada STK es visto como aliado, enemigo o ambos. Es por ello que cada stakeholder está agrupado en 6 grupos respectivamente: proveedores, clientes, colaboradores, gobierno, medios de comunicación y organizaciones no gubernamentales.

* **Tabla de Priorización de STK para PP**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TABLA DE PRIORIZACIÓN DE STK PARA PP** | | | | | | |
| **Interesado** | **Variables (Puntajes con Escala de Likert: del 1=nada, al 5=mucho)** | | | | |  |
| **Poder** | **Interés** | **Predictibilidad (sentido inverso: a más predecible, menos puntaje)** | **Legitimidad** | **Urgencia** | **Puntaje total** |
| **Empresa privada de turismo/ agencia de viajes** | **2** | **3** | **3** | **2** | **2** | **12** |
| **La hora del volante, Radio Exitosa 95.5** | **3** | **3** | **1** | **3** | **3** | **12** |
| **Clientes** | **1** | **3** | **3** | **2** | **4** | **13** |
| **Empresas terrestres formales** | **4** | **4** | **2** | **3** | **1** | **14** |
| **ONG “Luz Ámbar”** | **1** | **4** | **1** | **3** | **5** | **14** |
| **Sutran, MTC y DGTT** | **5** | **5** | **1** | **5** | **3** | **19** |

Tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) y la SUTRAN ostentan un alto poder, debido a que son las encargadas de implementar y gestionar nuestro proyecto público que se ha diseñado. Por ende, su interés con respecto a nuestro problema público que hemos caracterizado facilita nuestros objetivos de gestión y un mejor trabajo de fiscalización (Gamboa et. al, 2021). Asimismo, mantienen una alta predictibilidad, ya que, dado que su conocimiento sobre el problema público es alto, tienen una idea clara de combatir la informalidad, y gozan de legitimidad porque son especialistas que manejan este tipo de temas. No obstante, la urgencia que tendrían para sacar adelante el proyecto público que nos hemos propuesto no sería tan alta, pues se podrían analizar otras alternativas también viables.

Dentro de los proveedores, hemos encontrado que las empresas privadas serían unos actores claves para llevar a cabo la realización del proyecto público. Por ejemplo, una empresa privada de turismo o agencia de viaje tendría un interés en invertir en nuestro proyecto a cambio de algún tipo de publicidad. En cuestión de poder, sin embargo, no tienen una influencia directa en el proyecto. En materia de predictibilidad, podrían no ser nada predecibles, ya que estas evalúan beneficios y riesgos, su apoyo depende de esta evaluación de riesgos. Cabe resaltar que no cuentan con un alto índice de legitimidad, ya que no son expertos en loque respecta al tema de formalización de transporte. No tendrían mucha urgencia, pues el proyecto propuesto requeriría de una evaluación a largo plazo.

Con lo que respecta a los usuarios, si bien su urgencia es alta, debido a los constantes accidentes que ocurren por el transporte informal, el poder con el que estos cuentan para llevar implementa nuestro proyecto es limitado. Si bien su interés en el problema público es regular, esto depende si se desarrollan temas de su interés como seguridad, economía, confort, etc. (Gamboa et.al.2021). Así, su predictibilidad varía en función de los beneficios de nuestro proyecto. Sin embargo, su legitimidad sería baja debido a su bajo conocimiento tanto técnico como profesional con respecto al problema público.

Las empresas terrestres formales podrían manifestarse en contra de la propuesta pública que vamos a presentar. Esto se debe a que, en cierta forma, se generaría un ambiente más competitivo al incorporarse otra empresa de transporte, que, en este caso, sobre todo, sería del sector público; además esto implicaría un aumento al control de fiscalización que no solo involucra al nuevo transporte público sino también al sector privado de transporte terrestre. Su poder es alto, debido a que estas empresas formales son las principales que manejan este tipo de servicio. No obstante, su relación con este tipo de intervención pública es indirecta, pues el transporte formal interprovincial actual no tiene como prioridad la formalización de este tipo de transporte. Su interés es alto a partir de que, si algún proyecto que financie el Estado afecte, principalmente, sus ingresos económicos. Su posición es levemente predecible, pues, en una primera instancia, se puede mostrar muy en contra. Esto dependerá de lo que el proyecto público plantee y cómo esto puede ser tomado por estas entidades. Su legitimidad, a partir de su conocimiento sobre el tema, es muy alta, pues cuenta también con asesoramiento legal y profesional en el tema de transporte. Su urgencia no es alta, pues, si bien el transporte informal les afecta en materia económica (Gamboa et. al. 2021), el proyecto político propuesto podría generar inconvenientes en materia económica.

Con lo respecta a la ONG “Luz Ámbar”, esta no ostenta poder alguno, para la implementación del proyecto, debido a que no está involucrada directamente con su planteamiento y desarrollo. Sin embargo, su interés es alto, debido al caos que ha generado el transporte informal, afectando negativamente a la ciudadanía. Así, su predictibilidad es alta, dada su posición con respecto al problema público. Su legitimidad es regular, debido a que, si bien cuentan con especialistas que brindan asesoramiento e información técnica con respecto al tema, estos no tienen una influencia directa dentro de las resoluciones que emiten las entidades públicas correspondientes. Sin embargo, la intervención de esta entidad en medios de comunicación siempre está a favor de un ordenamiento seguro del transporte. En una breve entrevista al diario “La República” el presidente de la ONG, Luis Quispe Candia, se mostró a favor de un sistema de transporte integral y mayor regulación (El Comercio, 2023). Su urgencia es alta, ya que una posible solución pública, podría mitigar los accidentes vehiculares y la constante contaminación que la informalidad acarrea.

Finalmente, con lo respecta a los medios de comunicación, el programa “La hora del volante”, mantiene un poder medio, dado que su intervención, si bien en el tema del transporte se enfoca en brindar consejos prácticos, no obstante, profundiza lo importante que es la seguridad y el orden normativo que debe tener un sistema de transporte adecuado. Mantiene un interés intermedio, pues hay preocupación por las deficiencias que existe en el sistema de transporte en el Perú. Asimismo, es muy predecible porque sigue una línea de formalización y respeto a las normas vehiculares. Tiene legitimidad, pues los consejos que se brindan en el programa provienen de profesionales y técnicos que tienen relación con el tema. No se mostraría con urgencia para la implementación rápida de la intervención propuesta, pero sí apoyaría medidas que favorezcan un adecuado sistema de transporte más seguro.

**Análisis FODA/DAFO DEL PROYECTO:**

|  |  |
| --- | --- |
| **FACTORES INTERNOS** | **FACTORES EXTERNOS** |
| **DEBILIDADES** | **AMENAZAS** |
| **● Marco normativo desfasado por parte de la Sutran**  **● Falta de equipamiento tecnológico correspondiente al MTC**  **● Ineficiencia en el proceso de fiscalización por parte de Sutran** | **● La existencia de gremios de transportistas informales**  **● Demandas sociales y posibles acciones violentas por parte de empresas formales e informales del rubro.**  **● Oposición de partidos políticos de derecha** |
| **FORTALEZA** | **OPORTUNIDADES** |
| **● Ambiente de control**  **● Evaluación de riesgos**  **● Profesionales con capacidades técnicas**  **● Sistemas de información y comunicación** | **● Existencia de un plan de desarrollo por parte de la Sutran[MC1]**  **● Los gobiernos regionales y distritales cuentan con instrumentos de gestión para el desarrollo de políticas.**  **● La existencia de un panorama que necesita formalizarse**  **● Voluntad política para la formalización** |

En base al problema público que hemos encontrado, el cual consiste en un transporte informal interurbano que provoca un sinnúmero de casos de accidentes fatales. La propuesta de solución al problema radica en la implementación de un servicio terrestre formal público. Así, el análisis objetivo de nuestra propuesta nos conduce a plantear factores internos y externos que podrían o no afectar la viabilidad del proyecto.

Por un lado, dentro de los factores internos, se puede identificar ciertas debilidades y fortalezas. Una de estas debilidades es el marco normativo desfasado por parte de la Sutran, pues estas normas no están considerando el contexto actual en que se presentan diferentes problemáticas, como puede ser el caso de los nuevos gremios de transportes informales, los cuales no existían anteriormente (SUTRAN, 2021). Otra debilidad es la falta de equipamiento tecnológico que le corresponde al MTC. Al no contar con un equipo material más sofisticado, no permite una mejor eficiencia en el desarrollo del trabajo para obtener mejores resultados. La última debilidad es la ineficiencia en el proceso de fiscalización por parte de Sutran, ya que cuando se busca determinar las sanciones correspondientes cuando se cometen ciertas faltas, el proceso de determinación de sanciones queda inconcluso.

Por otro lado, dentro de las fortalezas, las instituciones públicas (MTC, DGTT y Sutran), responsables de la implementación del proyecto público propuesto, gozan de un ambiente de control, dado que el trabajo que desarrollan está en constante evaluación, al igual que los riesgos que se puedan presentar (GDTT, Art. 67-ROF). Asimismo, se cuenta con profesionales que manejan el tema de transporte de forma profesional, y obtienen una considerable remuneración con este trabajo, y tienen un sistema de información y comunicación adecuado, pues cuenta con un software que, de forma constante, actualiza los procedimientos y reglas que los fiscalizadores ocupan para el funcionamiento de su labor. Además, existe una línea telefónica que se encuentra al servicio del usuario.

Finalmente, dentro de los factores externos, se hallan amenazas como la existencia de ciertos gremios de transportistas informales, quienes se oponen a cualquier intento de formalización del transporte terrestre, ya que esto llevaría a una considerable disminución del trabajo que realizan. Otra amenaza constituye las posibles manifestaciones en contra de la intervención, por parte del transporte formal privado, pues no estarían muy de acuerdo con la existencia de otra alternativa de viaje terrestre que, en este caso, resulta ser público. Ambos estarían siendo perjudicados en lo económico, por lo que podrían tomar acciones violentas si es que el Estado realiza esta implementación y sus demandas, de no estar a favor de esta intervención, no son escuchadas. La participación del Estado en el mercado competitivo con respecto al transporte no se alinea con los intereses políticos e ideológicos de ciertos partidos políticos de derecha tradicional, pues su visión de desarrollo se basa en un Estado mínimo que subvenciona servicios básicos como educación y salud.

Por último, dentro de las oportunidades que se presentan para la viabilidad del proyecto, podemos identificar cuatro. El primero consiste en la existencia de un plan de desarrollo propuesta por la SUTRAN en el año 2022, pues este plan constituye un instrumento de preparación para el personal técnico, el cual mejora el desempeño de las funciones asignadas, esto permite que, ante un posible proyecto público, la entidad se encuentre preparado para evaluarla e implementarla (SUTRAN,2021). El segundo se presenta como una oportunidad para nuestro proyecto, a partir de que cada gobierno regional y local cuenta con instrumentos de gestión para el desarrollo de proyectos públicos. En nuestro caso es el transporte formal terrestre. Esto lo podemos evidenciar mediante el convenio entre la SUTRAN y el Gobierno Regional de Ica, el cual permitirá a ambas instituciones realizar una fiscalización eficaz en las vías nacionales y locales” (SUTRAN, 2015). El tercer punto de oportunidad se encuentra en que hay un contexto en el cual existe la necesidad de que diversas empresas informales se incorporen en el sector formal. Esto se puede lograr a partir de algunos planes desarrollados por entidades públicas correspondientes. En una cuarta oportunidad podemos encontrar la voluntad política del ejecutivo en disminuir la informalidad. Lo podemos encontrar en el Decreto Supremo N° 003-2022-MTC, el cual menciona, dentro de sus objetivos, regular el transporte informal terrestre en todo el territorio nacional. Asimismo, el congreso aprobó la ley N°31096, esta consiste en la formalización del transporte terrestre por parte de los colectivos. Hay una preocupación, actual, por parte de los poderes del Estado para combatir la informalidad terrestre.

**Objetivos y estrategias**

A partir del análisis FODA que hemos desarrollado, nos permite precisar los objetivos y alguna estrategia de nuestro proyecto.

**1.-Objetivo General**

Nuestro objetivo central es disminuir los accidentes vehiculares con respecto a los viajes interprovinciales debido a la existencia del transporte informal terrestre.

**2.-Acciones Estratégicas**

En función de nuestro objetivo general y de los factores internos y externos que intervienen, se ha determinado las siguientes estrategias:

● Seguir promoviendo la capacitación técnica profesional del personal que labora en la entidad pública a cargo de la implementación del proyecto.

● Contextualizar y optimizar el plan de desarrollo de la SUTRAN con la que ya se cuenta.

● Cambiar el marco normativo desfasado, por uno que permita una mayor flexibilidad para la formalización del transporte informal terrestre.

**Análisis PESTEL:**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Factores** | **Variables** | **Situación** | **Oportunidades** | **Amenazas** | **Fuente, evidencia, sustento** |
| Político | Políticas Gubernamenles | La existencia de políticas orientadas al sector transporte terrestre por parte del MTC | X |  | CEPLAN: Políticas nacionales y sectoriales  [Políticas nacionales y sectoriales | CEPLAN](https://www.ceplan.gob.pe/politicas-nacionales-y-sectoriales/) |
| Tipo de Gobierno y Estabilidad Política | Relativa estabilidad Política de financiamiento |  | X | Banco Central de Reserva  <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2021/diciembre/ri-diciembre-2021-recuadro-2.pdf> |
| Efectividad gubernamental, calidad regulatoria, Estado de derecho y control de corrupción en comparación con los países presentados por el BCR | X |  | Banco Central de Reserva  <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2021/diciembre/ri-diciembre-2021-recuadro-2.pdf> |
| Económico | Crecimiento Económico | Crecimiento en el año 2022 de 2,7% del PBI en el Perú | X |  | Banco Mundial  [Perú Panorama general (bancomundial.org)](https://www.bancomundial.org/es/country/peru/overview#:~:text=Luego%20de%20recuperarse%20r%C3%A1pidamente%20de,consumo%20privado%20y%20las%20exportaciones.) |
| Financiamiento | Presupuesto de 12 millones de soles al sector transportes y comunicaciones | X |  | Consulta Amigable  [Consulta Amigable - Navegador (mineco.gob.pe)](https://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx?y=2022&ap=ActProy) |
| Social - cultural | Política Social | Falta de educación vial tanto de peatones como de conductores de transporte interprovincial terrestre |  | X | Asociación Automotriz del Perú  <https://aap.org.pe/descarga/Educacion_Vial-AAP.pdf> |
| Ecológico | Conservación del Medio Ambiente | Incremente de emisión de gases de efecto invernadero del transporte terrestre perjudica al medio ambiente |  | X | Anuario de Estadísticas Ambientales  <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1877/libro.pdf> |
| Legal | Normas Legales | Existencia de leyes y normas que establece los lineamientos organizacionales, reglamentos del transporte y tránsito terrestre | X |  | Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre  <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Ley-N-27181-Ley-General-de-Transporte-y-Tr%C3%A1nsito-Terrestre.pdf> |
| Lentitud en los procedimientos de regulación y autorización para el transporte interprovincial terrestre |  | X | Solicitar autorización para prestar servicios de transporte Terrestre público de personas  [Solicitar autorización para prestar servicio de transporte terrestre público de personas - Trámite - Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Plataforma del Estado Peruano (](https://www.gob.pe/13427-solicitar-autorizacion-para-prestar-servicio-de-transporte-terrestre-publico-de-personas)[www.gob.pe](http://www.gob.pe)[)](https://www.gob.pe/13427-solicitar-autorizacion-para-prestar-servicio-de-transporte-terrestre-publico-de-personas) |

**Descripción del proceso de intervención al problema formulado:**

El problema del transporte informal interprovincial es un problema público que ocasiona pérdidas económicas para el Estado, pues no cumple con el pago de tributos. Además, genera desorden institucional, pues se mantiene al margen de las leyes o normas que regulan el buen funcionamiento de la seguridad vial, así como también origina confrontaciones entre los grupos que hacen uso de esta modalidad informal y las diferentes entidades públicas supervisoras. Pero, principalmente, causa accidentes de tránsito que conlleva gradualmente a pérdidas humanas. El MTC (2020), detalló que solo en el año 2020 fallecieron 2,159 personas y 38,447 sufrieron lesiones considerables. Asimismo, la SUTRAN (2021) informó que entre los años 2016-2020 se registraron 3526 accidentes ocurridos en carreteras nacionales como departamentales.

Si bien se intentó, mediante ley N°31096 promulgada en el año 2020, regularizar el transporte interprovincial realizado por colectivos a nivel nacional, exceptuando Lima y Callao. Esta ley fue motivo de controversias, pues para muchos expertos [MC1] se atenta contra la seguridad de los usuarios, además que presenta vicios de inconstitucionalidad, tal como lo menciona Alberto Huerto Guerrero**,** Procurador Público Especializado en Materia Constitucional del Poder Ejecutivo y Doctor en Derecho por la PUCP. Esta medida legal, llevó a que el MTC presentará una demanda de inconstitucionalidad ante el TC, la cual fue admitida para que la norma sea revisada por el Congreso. Así, ha quedado patente que los planes de reformas que se han intentado hacer en el transporte interprovincial no han obtenido los resultados esperados.

Lo que sí se ha podido lograr en los últimos años es reforzar las medidas de fiscalización contra la informalidad terrestre por parte de la entidad pública a cargo, la cual es la SUTRAN en coordinación con la PNP. No obstante, la informalidad del transporte interprovincial no ha tenido una disminución considerable, a pesar del mayor control, por lo que sigue generando accidentes y desorden en las distintas carreteras del país.

Por ello, la intervención pública que presentamos, el cual consiste en implementar un transporte interprovincial seguro a cargo del Estado con un costo de pasaje mínimo, tiene como objetivo prioritario disminuir los accidentes ocasionados por el transporte informal. Los principales beneficiarios serán los usuarios que harán uso de esta nueva modalidad de transporte. De esta manera, también se podrá lograr una disminución de la informalidad vehicular, permitiendo que más ciudadanos puedan viajar seguros y llegar a sus destinos de manera óptima y generarlos recursos económicos para el Estado a fin de seguir implementando más proyectos en beneficio de la ciudadanía.

**Identificación y descripción del PEI - POI del MTC:**

El PEI y el POI del MTC toman como punto de partida, para sentar su base institucional, la visión política del Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM, 2018-2026) del MTC. Esta visión tiene cuatros ejes de política que encauzan la gestión de todos los Pliegos, Direcciones Generales, Programas y dependencias de todas las instituciones correspondientes al MTC. Uno de estos ejes corresponde a mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura vial y servicio de transporte con la finalidad de evitar la ocurrencia de accidentes que afecten la salud, la vida y el patrimonio. Para cumplir con la mejora de estas condiciones, el MTC ha trazado 2 objetivos estratégicos que van en línea con el proyecto propuesto de un transporte interprovincial público. Estos objetivos son dos: promover la implementación de Sistemas de transporte Urbano para mejorar la movilidad de la población, y gestionar el abastecimiento de servicios de transporte con niveles adecuados de calidad y competitividad para satisfacer las necesidades de los usuarios (PEI-MTC, 2020-2023).

El primer objetivo tiene como misión enfrentar la baja institucionalidad y fiscalización, en el sistema de transporte, lo que ha llevado a una proliferación de la informalidad. Por lo tanto, se propone, como estrategia, la asistencia y acompañamiento técnico en las municipalidades, para la implementación de Sistemas de Transporte Urbano (STU) en las principales ciudades del país, promoviendo fortalecimiento institucional en las entidades públicas correspondiente al tema de transporte. Para realizar una adecuada implementación de este sistema, el MTC ha creado el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible con la finalidad de brindar la asistencia técnica necesaria. Este tipo de estrategia podría beneficiar también para un adecuado diseño de un transporte interprovincial público, pues se cuenta con un personal técnico y preparado para este tipo de labor. El monitoreo de esta acción estratégica es dado mediante un indicador que mide el porcentaje de ciudades viabilizadas por la Unidad formuladora para el diseño del STU.

El segundo objetivo se orienta al resguardo de las condiciones de seguridad del usuario y a la protección del medio ambiente en un marco de libre competencia. Para el logro de este objetivo se ha propuesto dos acciones estratégicas. Por un lado, la regulación de los servicios de transporte terrestre efectiva que prestan los operadores en beneficio de la población. Mediante esta acción, se lograría que el proyecto propuesto cuente ya con un sistema de regulación que vela por el buen funcionamiento de los vehículos. El indicador para monitorear esta acción es a través del porcentaje de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de personas. Por otro lado, ofrecer servicios de transporte inclusivos en beneficio de la población de zonas aisladas. Este tipo de acción promueve un ambiente de innovación en el sistema de transporte, lo que va acorde con el proyecto propuesto cuya finalidad es brindar mayor orden, seguridad durante el viaje y estar al alcance de todas las personas que requieran este servicio. El monitoreo de esta acción se da por el indicador porcentual de pasajeros movilizados en este nuevo tipo de transporte.

Se entiende que el pliego que estaría a cargo de este proyecto sería el MTC y que la Unidad Ejecutora de las operaciones e inversiones, para hacer palpable este proyecto es el MTC- Administración General. Las actividades u operaciones realizadas, conforme al primer objetivo y a su acción estratégica, son la asistencia técnica y coordinación con los Gobiernos Locales para la planificación del transporte urbano y el tránsito. La elaboración de convenios marco para la implementación del Sistema Integrado de Transporte. Capacitaciones técnicas para el fortalecimiento de capacidades y programas. Elaboración de documentos vinculados a los sistemas integrados de transporte urbano y tránsito. Seguimiento y monitoreo a los procesos de selección y la elaboración de estudios preinversión a nivel de perfil y técnico. Mejoramiento del servicio urbano de transporte de pasajeros a través de un corredor troncal. Coordinación de provisión de asistencia técnica a los Gobiernos Regionales (GR) y la elaboración de instrumentos de articulación y gestión territorial (POI-MTC, 2020-2023).

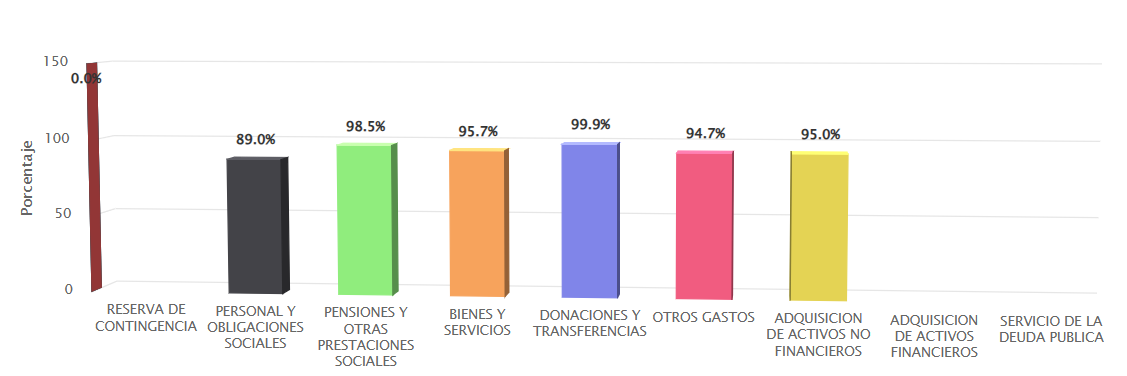
Las actividades, conforme al segundo objetivo y a sus dos acciones estratégicas, son la gestión para la implementación del aplicativo- SINARETT, la cual se encarga de identificar los vehículos informales. La gestión de la Dirección General para las respectivas autorizaciones de transporte. La habilitación vehicular para el servicio de transporte nacional terrestre de personas.

Dentro de estas actividades, se puede destacar las capacitaciones técnicas, pues el proyecto presentado busca contar con un personal que tenga condiciones profesionales óptimas. Esto facilita el entendimiento de por qué es importante contar con un transporte interprovincial público. Asimismo, la elaboración de documentos serviría como base para tener un marco institucional formal. De esta manera, se cuenta ya con lineamientos en materia de transporte integrado, lo cual facilita mejor y de forma más rápida la implementación del proyecto. La coordinación de asistencia técnica a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en materia de control y fiscalización de transporte es otra actividad que beneficiaría a la ejecución del proyecto, pues se contaría con un mayor personal capacitado, lo cual hace viable la deliberación objetiva de proyectos que tienen como fin reducir los accidentes de tránsito.

**Análisis Del Vínculo Entre Presupuesto y PEI**

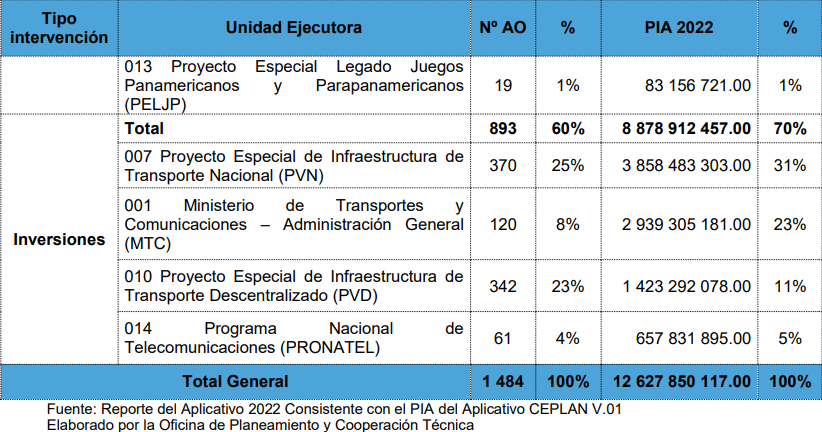
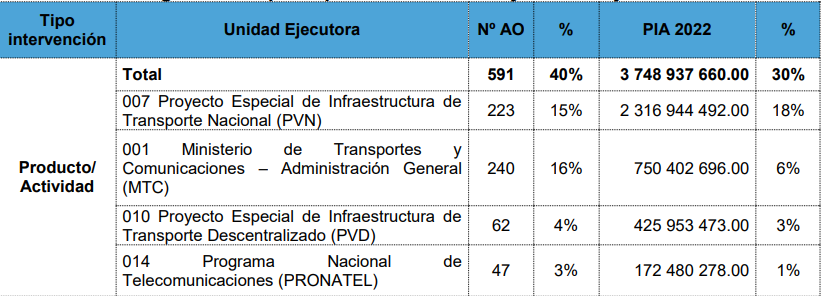
El presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año fiscal 2022 asciende a $12,627,850,117.00, de los cuales $110,367,555.00 se destina al gasto genérico del personal y obligaciones sociales, los cuales abarcan el pago de sueldos y beneficios para el personal activo; $72,688,111.00 se destina al gasto genérico de las pensiones y otras prestaciones sociales; $3,312,056,782.00 se destina al gasto genérico de bienes y servicios, los cuales abarcan los gastos generados por la adquisición de objetos y/o por el pago de honorarios a personas ajenas a la institución; $84,718,932.00 se destina al gasto genérico de las donaciones y transferencias, las cuales abarcan los fondos cedidos al estado por instituciones y/o personas nacionales o extranjeras; $151,040,486.00 se destina al gasto genérico de otros gasto, los cuales abarcan los gasto que no corresponden a ninguna de las otras categorías y que la entidad pública puede realizar y $8,896,978,251.00 se destina al gasto genérico de adquisición de activos no financieros, los cuales abarcan los gastos generados por la compra y/o mantenimiento de instalaciones, equipos y otros medios de productivos. El desagregado y el porcentaje gastado se aprecia en la siguiente gráfica.

*Título: Consulta de Ejecución de Gasto del Ministerio de Transporte y Comunicaciones*



*Fuente: Consulta Amigable*

A nivel de categoría presupuestal, observamos que el 30% del presupuesto asignado se encuentra concentrado en los productos y actividades realizadas por las unidades ejecutoras. Asimismo, el 70% del presupuesto asignado se encuentra concentrado en las inversiones realizadas tanto por la administración general del MTC como los programas y proyectos de infraestructura de transporte nacional y descentralizado. A continuación, se mostrará el cuadro con los respectivos datos.

*Título: Reporte del Aplicativo 2022 Consistente con el PIA del Aplicativo CEPLAN V.01*

*Fuente: Elaborado por la Oficina de Planeamiento y Cooperación.*

A partir del presupuesto institucional del MTC y las categorías presupuestales abordadas previamente, se puede observar que es posible establecer un vínculo entre el planeamiento del proyecto y el presupuesto asignado a él. Esto involucra tanto aspectos como el fortalecimiento de articulación intergubernamental en el ámbito de competencia de MTC, así como implementar un transporte interprovincial seguro. De este modo, se encuentra una significativa oportunidad de financiamiento que puede ajustarse con los objetivos de la resolución del problema público.

**Conclusiones:**

Este proyecto tiene como finalidad brindar una alternativa de solución con respecto al alto índice de accidentes vehiculares ocurridos en las distintas carreteras de nuestro país, causado por el transporte terrestre informal. Lo novedoso del presente proyecto es que busca una activa participación de las entidades relacionadas con el transporte terrestre interprovincial: DGTT, SUTRAN y MTC. Asimismo, las empresas privadas que se dedican al rubro de turismo pueden intervenir como inversionistas para la implementación del proyecto, a cambio de la obtención de réditos económicos mediante la publicidad colocada en los paraderos autorizados, como se ha dado en otros sistemas de transporte: Metro de Lima con empresas que se dedican a la venta de agua. Conforme al Planeamiento Estratégico del PEI Y POI del MTC, se hallan objetivos, acciones y actividades que favorecen una adecuada organización del proyecto a implementar, identificando sus fortalezas y debilidades, de tal modo que se pueda medir cuán eficiente es el mismo de acuerdo a cómo se planteado en un inicio. Así, se podrá, posteriormente, corregir aquellas que presente con el objetivo de aumentar su calidad y brindar un mejor servicio a los usuarios. Asimismo, se busca que este proyecto se implemente durante el período más extenso viable. Como se ha mencionado anteriormente, la importancia de los medios de comunicaciones tales como el programa “la hora del volante”, y las organizaciones no gubernamentales tales como “Luz Ámbar”, proporcionan un respaldo al proyecto y, consecuentemente, permiten que permanezca activo.

Es necesario reconocer que este proyecto presenta dos limitaciones. La primera de ellas es que su implementación se lleva a cabo de manera gradual, y para ello, se requiere un efectivo funcionamiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El problema radica en la disminución del presupuesto público adquirido por el MTC, con respecto al año pasado. El Estado brinda un presupuesto a partir de los objetivos cumplidos por los diversos ministerios: presupuesto por resultados. En esta misma línea, el MTC sufrió una reducción del presupuesto debido a la mala estrategia para alcanzar los objetivos planteados. La segunda limitación que afecta la viabilidad del proyecto sería la falta de flexibilidad para la regulación y autorización para que más transportistas puedan acceder a la formalización. Esto genera que muchos transportistas encuentren en el sector informal una oportunidad para poder trabajar sin que el Estado les imponga restricciones que les impidan laborar con normalidad.

Como reflexiones finales se puede mencionar la poca información y enfoque académico que se realiza sobre el transporte informal interprovincial. Por ello, abordar esta problemática a través de la propuesta de un proyecto relacionado al tema resulta fundamental para iniciar un mayor seguimiento a la calidad de las políticas públicas destinadas a cubrir estos servicios, en aras de ofrecer espacios de trabajo y circulación más eficientes y seguros en nuestro país.

**Bibliografía:**

Ortiz, Javier (2022). Modelo ProLab: Propuesta para Reducir la Informalidad del Sector Transporte Interprovincial en Perú. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/22402>

Gamboa, Diaz y Mendoza (2021). Modelo ProLab:

Sistema inteligente de transporte para el control de la informalidad para enfrentar la ineficacia de la fiscalización a la informalidad del servicio de transporte terrestre de personas en vías nacionales realizada por la Sutran en la Región Lima.

<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/23096>

SUTRAN(2015, 29 de agosto). *SUTRAN suscribirá convenio con Gobierno Regional de Ica.*

<https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/187032-sutran-suscribira-convenio-con-gobierno-regional-de-ica>

Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones( 2017, 31 de Mayo). *Art.N°67-ROF*. De las Funciones de la Dirección General de Transporte Terrestre. Sistema Peruano de Información Jurídica.

<https://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/ROF_MTC_2017.pdf>

El Comercio Perú, N. (2023, mayo 12). *Presidente de Luz Ámbar: “Es necesario tener un servicio integrado de transporte (en Lima)”*. El Comercio Perú. <https://elcomercio.pe/lima/presidente-de-luz-ambar-es-necesario-tener-un-servicio-integrado-de-transporte-en-lima-video-atu-metropolitano-linea-1-del-metro-noticia/>

*Políticas nacionales y sectoriales*. (2017, mayo 2). CEPLAN. <https://www.ceplan.gob.pe/politicas-nacionales-y-sectoriales/>

(S/f). Gob.pe. Recuperado el 19 de junio de 2023, de <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2021/diciembre/ri-diciembre-2021-recuadro-2.pdf>

*Perú Panorama general*. (s/f). World Bank. Recuperado el 19 de junio de 2023, de <https://www.bancomundial.org/es/country/peru/overview>

*Consulta Amigable - Navegador*. (s/f). Gob.pe. Recuperado el 19 de junio de 2023, de <https://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx?y=2022&ap=ActProy>

(S/f-b). Org.pe. Recuperado el 19 de junio de 2023, de

<https://aap.org.pe/descarga/Educacion_Vial-AAP.pdf>

(S/f). Gob.pe. Recuperado el 19 de junio de 2023, de <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1877/libro.pdf>

No, L. (s/f). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Gob.pe. Recuperado el 19 de junio de 2023, de <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Ley-N-27181-Ley-General-de-Transporte-y-Tr%C3%A1nsito-Terrestre.pdf>

Ministerio de Transportes. (2021, 29 de diciembre). Plan Operativo Institucional (POI) Anual 2022 consistente con el Presupuesto Institucional de Apertura (PIA) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para el año fiscal 2022, aprobado mediante Resolución Ministerial Nº1388-2021-MTC/01

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2660875/Plan%20Operativo%20Institucional%20%28POI%29%202022%20Presupuesto%20Institucional%20de%20apertura%20%28PIA%29.pdf?v=1640792059>

*Entrevista a Luis Huerta*. (2021, febrero 12). Enfoque Derecho | El Portal de Actualidad Jurídica de THĒMIS; Enfoque Derecho. <https://www.enfoquederecho.com/2021/02/12/entrevista-a-luis-huerta-es-inconstitucional-la-ley-de-formalizacion-de-taxis-colectivos/>

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías. (2021, Febrero 18). REPORTE ESTADÍSTICO N° 001 – 2021. *Accidentes de tránsito ocurridos en carreteras (a noviembre del 2020)*, 14.

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1679996/Reporte%20de%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20en%20carreteras%20-%20noviembre%202020.pdf.pdf?v=1613674432>

Cárdenas, A. (2019). ¿Cómo reducimos la informalidad del transporte público en Lima?. *Ideele, N°284.*

<https://revistaideele.com/ideele/content/%C2%BFc%C3%B3mo-reducimos-la-informalidad-del-transporte-p%C3%BAblico-en-lima>