



RESOLUCIÓN DIRECTORAL REGIONAL

Nº 040 - 2016-GRA/GG-GRI-DRTCA

Ayacucho, 26 ENE 2016

VISTO:

El Memorando No. 1581-2015-GRA/GG-GRI-DRTCA, Informe No. 265-2015-GRA/GG-GRI-DRTCA-OPP e Informe No. 053-2015-GRA/GRI-DRTCA-OPP-MERO.

CONSIDERANDO:

Que, mediante Informe No. 265-2015-GRA/GG-GRI-DRTCA-OPP el Director de Planificación y Presupuesto de la Entidad, ha elevado al Titular de la Entidad el Proyecto de Política Institucional de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Ayacucho, la misma que cuenta con su base legal y fundamento técnico a efectos de ser evaluado y aprobado vía acto administrativo.

Que, de acuerdo a los artículos 56 y 57 de la Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, se establece como función formular, aprobar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de transportes y comunicaciones de la Región, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales. La Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública al 2021 es el principal instrumento orientador de la modernización de la gestión pública en el Perú y en todas las entidades públicas, se establece la visión, los principios y lineamientos para una actuación coherente y eficaz del sector público al servicio de los ciudadanos y el desarrollo del país. El proceso de modernización de la gestión pública se basa en el modelo de gestión para resultados al servicio de los ciudadanos, para lo cual la Política de Modernización desarrolla cinco pilares, tres ejes transversales y un proceso de gestión del cambio.

Que, los Lineamientos de Política Institucional de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Ayacucho se ha elaborado articulando los enfoques de modernización de la gestión pública del primer pilar. Además constituye orientaciones generales en la guía del ejercicio de las funciones que viene ejecutando la Entidad en el marco del proceso de descentralización y el logro de los servicios que brinda la Entidad a la población, proporcionando y promoviendo el desarrollo de la infraestructura vial y garantizando la prestación de los servicios de transporte. Para la evaluación de los resultados es necesario establecer metas e indicadores, correspondientes al Año 2016, que permitan evaluar el cumplimiento de la Política Institucional; por lo que resulta necesario aprobarla vía acto resolutivo.

Que, de conformidad a lo dispuesto por la Ley No. 27783 y su modificatoria por Ley No. 28543, Ley No. 27867 y su modificatoria Ley No. 27902; Ley No. 30372 Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2016; y estando en uso de las atribuciones conferidas por la Resolución Ejecutiva Regional Nº 015-2016-GRA/GR.

SE RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- APROBAR la Política Institucional de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Ayacucho, correspondiente al Año Fiscal 2016; por los considerandos expuestos.





DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES DE AYACUCHO

"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

RESOLUCIÓN DIRECTORAL REGIONAL

N° 040 - 2016-GRA/GG-GRI-DRTCA

Ayacucho, 26 ENE 2016

ARTICULO SEGUNDO.- ENCARGAR, el cumplimiento de la presente resolución a la Dirección de Planificación y Presupuesto.

ARTICULO TERCERO.- NOTIFICAR el presente acto resolutivo a la Responsable del Area de Racionalización, Dirección de Planificación y Presupuesto, Dirección de Administración, y demás instancias pertinentes de la Entidad, con las formalidades debidas, dentro del plazo de cinco días de conformidad al artículo 24 de la Ley No. 27444, bajo estricta responsabilidad del Area de Escalafón y Resoluciones de la Unidad de Recursos Humanos.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

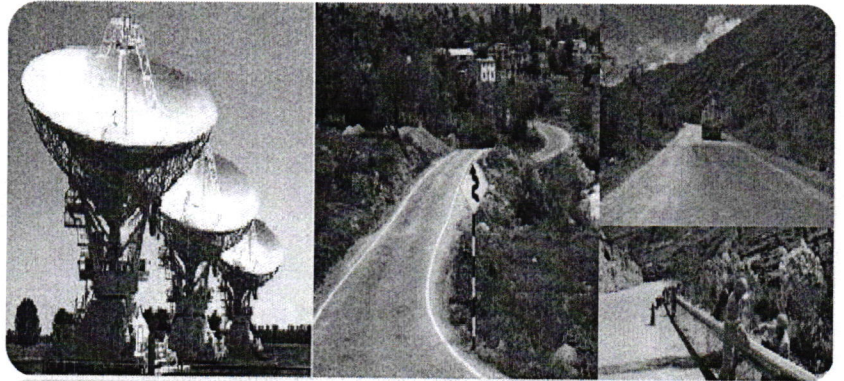


GOBIERNO REGIONAL - AYACUCHO
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Ing. JOSE LOZANO AGOSTA
DIRECTOR REGIONAL



GOBIERNO REGIONAL AYACUCHO

LINEAMIENTOS DE POLÍTICA INSTITUCIONAL



Dirección Regional de
Transportes y Comunicaciones
Ayacucho-Perú

2015

INTRODUCCION

El ser humano de forma individual y colectiva, se convierte en el centro y fin último de la sociedad, bajo esta perspectiva demanda una redefinición de políticas públicas para el largo, mediano y corto plazo, en consecuencia, se hace necesario armonizar criterios y metodologías, que junto con las garantías jurisdiccionales y normativas, son un mecanismo para garantizar y hacer efectivos los derechos de todos y todas.

En ese contexto, el presente documento describe la situación actual a través de un diagnóstico regional en materia de transportes y comunicaciones, así como la problemática existente, las causas y efectos, y lineamiento de política articulados a objetivos estratégicos, tomando una dimensión anual con metas e indicadores con enfoques transversales, este documento permite alinear las prioridades de la Entidad y lo que debe de hacer en el marco de las funciones y competencias en beneficio de la sociedad ayacuchana.



LINEAMIENTOS DE POLITICA INSTITUCIONAL

I. ROL DE LA INSTITUCIÓN

Satisfacer eficientemente las demandas de servicios de transporte y comunicaciones de la población y sectores productivos proporcionando y/o promoviendo el desarrollo de la infraestructura vial y garantizando la prestación eficiente de los servicios de transporte y de comunicaciones.

II. DIAGNOSTICO DEL SECTOR:

2.1 SECTOR TRANSPORTES:

Un mayor crecimiento económico para el sector transportes implica facilitarle al productor a través del sistema de transportes (la infraestructura vial y los servicios de transporte) para acceder a los mercados con precios competitivos y acceder a los principales servicios básicos a la población.

2.1.1. Infraestructura vial:

La red vial de la región Ayacucho, está conformada por tres niveles: (i) Red primaria o nacional, (ii) Red secundaria o departamental (Regional); y (iii) Red terciaria o caminos vecinales.

Según el Cuadro N°01, la longitud de la red vial a nivel del departamento es de 11,473.70 Km. de las cuales el 15.38% corresponden a las vías nacionales, el 15.80% a las vías departamentales y el 68.82% a las vías vecinales; como se puede apreciar en el cuadro siguiente un problema que presenta la región en el tema de infraestructura vial, es que la vías vecinales que tiene una mayor extensión en 6,226.40 Km, y más del 50% de estas vías se encuentran sin afirmar y a nivel de trocha; en cuanto a las vías departamentales tiene una mayor incidencia la red vial no pavimentada a nivel de afirmado con 11,507.70 Km y sin afirmar 304.80 Km; pero a pesar de considerarse como vías de importancia estratégica para la región no se encuentran asfaltadas, ya que sólo un 6.03% de las vías que son nacionales se encuentran pavimentadas y el 0.28% son vías vecinales pavimentadas, demostrándose así que se tiene una infraestructura vial limitada con características optimas de calidad y seguridad. El mal estado de las vías, dificulta la reducción de los costos de transporte, limitando la competitividad, el acceso a los mercados, servicios públicos (salud y



educación) y seguridad entre otros; las limitadas intervenciones del estado en la mejora de la superficie de rodadura de la infraestructura vial existentes, no permite mejorar el patrimonio vial de la región.

Cuadro N°1
Características de vías por superficie de rodadura

RED VIAL	PAVIMENTADO		NO PAVIMENTADO		TOTAL
	ASFALTADA	SOLUCION BASICA	AFIRMADO	SIN AFIRMAR	
NACIONAL	572.40	119.20	1,072.70	0.00	1,764.30
DEPARTAMENTAL	0.00	0.00	1,507.70	304.80	1,812.50
VECINAL	32.50	0.00	1,638.00	6,226.40	7,896.90
TOTAL	604.90	119.20	4,218.40	6,531.20	11,473.70

Fuente: Anuario Estadístico 2013 MTC

Si relacionamos la red vial con la extensión territorial tenemos una relación de 0.26, es decir que la región no se encuentra articulada espacialmente, ello implica que muchos centros de producción y zonas potencialmente productivas no puedan acceder a los mercados y desarrollen los términos de intercambio adecuados.

Una característica particular que tiene el departamento es su topográfica, con un relieve accidentado y un clima lluvioso, por tanto vulnerable a eventos naturales que afectan la infraestructura vial, especialmente a las vías sin afirmar que por sus características tienen mayores consecuencias al ser afectados, estos fenómenos son impredecibles cada año especialmente en los meses de noviembre a marzo ocasionando interrupciones en la transitabilidad y originando mayores costos de transporte tanto para pasajeros como mercancías; sin embargo muchas veces la capacidad de respuesta por parte del estado a estos eventos son limitados por diversos factores ya sea por los recursos financieros, logísticos y otros.

Deficiencias en la planeación y gestión de infraestructura vial por parte de las entidades competentes, con escasos niveles de coordinación o duplicidad de funciones, a ello se suma los escasos recursos financieros para la ejecución adecuada de proyectos de infraestructura vial.

2.1.2. Servicios de Transporte:

Uno de los componentes en los servicios de transporte es el Parque automotor, según las estadísticas del INEI en los últimos años el parque automotor a nivel nacional se ha incrementado, ello debido la libre importación de vehículos, y



liberación de mercados, así como la reducción de los aranceles. El parque automotor en Ayacucho se ha incrementado en el año 2013 en 6% en relación al año 2009, la mayoría de los vehículos se dedica al prestación de servicios de transporte público ya sea de pasajeros o mercancías.

Un problema social que tienen mucha incidencia en estos últimos años en los servicios de transporte terrestre son los accidentes de tránsito; según las estadísticas en los últimos 05 años estos accidentes se han incrementado; así muestran las cifras del año 2009 a nivel departamental se han tenido 115 accidentes de tránsito, de los cuales 26 tuvieron consecuencias fatales y 87 heridos; en relación al año 2013 los accidentes de tránsito ha sufrido un incremento a un número de 817 es decir en más del 70% de los cuales las personas afectadas alcanzaron a 758 muertos y 59 heridos.

Otro problema que se presenta en el servicio de transporte terrestre es la informalidad, que es considerada como producto de la combinación de malos servicios públicos y un marco normativo que agobia a las empresas formales, muchos transportistas formales para sobrevivir pasan paulatinamente a la informalidad, progresivamente la actividad se transforma en **insolvente** al ser incapaz de hacerse cargo de sus obligaciones, conforme los transportistas resucitan como informales o adquieren doble o triple personalidad jurídica para sobrevivir; esta informalidad se evidencia en el servicio de transportes terrestre fuera y dentro de la región a través de vehículos automóviles (M1), minivan y camionetas pick up (4x4), vehículos de carga regional que superan su vida útil que operan sin contar con la autorización que corresponde; ello debido a un marco normativo vigente que no toma en cuenta la realidad económica, social y cultural al interior del país y que no permiten a las empresas acceder a una autorización; brindando condiciones mínimas de seguridad e integridad de las personas y elevando los índices de accidentes de tránsito de persistir esta problemática.

En el servicio de transporte terrestre de interdepartamental de personas en el año 2013, se contaba con 83 empresas autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mientras que para el servicio de transporte interdepartamental 60 empresas autorizadas por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Ayacucho, sin embargo no existe una cobertura de este servicio en todo el ámbito del departamento, especialmente en la zona sur del departamento, creándose el servicio informal para satisfacer la demanda existente.



El control y la fiscalización del servicio de transporte terrestre se enmarca dentro del Marco Normativo vigente no tan claro en las competencias, y crea conflictos de intervención con la SUTRAN, el Gobierno Regional y Gobierno Local a ello se suma la escasa participación de la Policía Nacional del Perú, logística y recursos financieros humanos.

Otra problemática que se evidencia son las deficiencias en el proceso de evaluaciones para el otorgamiento de Licencias de Conducir, como consecuencia de un marco normativo que limita las competencias a las Direcciones Regionales de Transportes un control exhaustivo a las Escuelas de Conductores, que acreditan a los postulantes los conocimientos teóricos que la normativa exige, y que muchas veces se traducen en el incremento de los accidentes de tránsito.

Infraestructuras inadecuadas (circuito de manejo) que no permite evaluar adecuadamente a los aspirantes a una Licencia de Conducir poniendo en riesgo la seguridad de las persona.

La región no cuenta con una plataforma logística que le permita centralizar todos los servicios para servicio de transporte adecuado.



2.2. SECTOR TELECOMUNICACIONES:

Las telecomunicaciones en el Perú han experimentado un importante crecimiento, se han producido transformaciones fruto de la convergencia y el desarrollo de nuevas tecnologías, sin embargo en el departamento de Ayacucho, existe una brecha para la cobertura de los servicios y con mayor incidencia a nivel de los distritos; a nivel regional en el año 2013 solo se contaba con 134 empresas para radio difusión sonora y 40 de radio difusión sonora televisiva, respecto a la cobertura de los servicios de telefonía fija en el año 2013 sólo fue de 5.4% los hogares acceden a este servicio, sin embargo en los últimos años se ha reducido las líneas telefónicas fijas, como consecuencia de los avances tecnológicos, nuevos operadores, y han sido sustituidas por el uso de telefonía móvil, en el año 2009 en 51% de la población accedía a este servicio, incrementándose en el año 2013 al 65%; y respecto al uso de internet en el año 2009 se tenía 3.0% de hogares con acceso a internet incrementándose esta en el año 2013 a 4.9%, sin embargo esta cifra es desalentadora porque es una cobertura limitada, especialmente en la zonas de extrema pobreza.

La descentralización de funciones y competencias por parte del gobierno regional aún no se concluye, las autorizaciones, la fiscalización y control de los



diverso servicios de comunicaciones lo viene ejecutando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Otra problemática en los servicios de comunicaciones es la informalidad, especialmente al interior de las provincias que crean distorsiones e interferencias en las frecuencias, afectando a la población usuaria de estos servicios.

2.3 GESTION ADMINISTRATIVA:

La Entidad cuenta con una estructura orgánica vertical, un órgano de apoyo y dos de asesoramiento, cuenta con tres Direcciones de línea como es la Dirección Estratégica vial, la Dirección de Circulación Terrestre y la Dirección de Telecomunicaciones, así mismo cuenta con 140 cargos de personal permanente y 50 por diversas modalidades, sin embargo más del 60% es de nivel técnico y un número reducido de profesionales, cuenta con dos infraestructura propias uno en el Distrito de Jesús Nazareno (Sede Central) y otro en Santa Elena (Circuito de Manejo y talleres de Mecánica) para labores administrativas, sin embargo esta infraestructura no es suficiente los servidores se encuentran hacinados y el circuito de manejo es inadecuado, no se ajusta a las especificaciones técnica que establece el marco legal para tal fin; así mismo cuenta con equipos y maquinarias obsoletas de más de 30 años de vida útil incurriendo en mayores costos de operación. La gestión administrativa en la DRTCA es limitada, los constantes cambios de funcionarios repercuten en el cumplimiento de las metas y objetivos institucionales, a ello se suma el escaso conocimiento del marco normativo que regula los sistemas administrativos vigentes, la inequidad de género y el compromiso de algunos servidores en el logro de los objetivos.



III. PROBLEMATICA:



a) SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE:

Problema General:

- Elevados costo, tiempo e inseguridad vial en el desplazamiento de personas y mercancías.

Causas Directas:

- Inadecuadas condiciones de las vías de transporte.
- Insuficiente integración entre los centros de producción, comercialización y consumo.
- Desfase entre crecimiento económico y servicios logísticos de transporte.

- Ineficiente e inadecuada infraestructura complementaria.
- Inadecuado parque automotor.
- Incumplimiento e infracción a la normatividad de transporte y tránsito.

Causas indirectas:

- Deficiencias en los estudios y ejecución de obras viales
- Inadecuada ejecución de obras viales (construcción, mejoramiento, rehabilitación)
- Inadecuada conservación vial (mantenimiento periódico y rutinario)
- Fenómenos naturales adversos (huaycos, lluvias y otros).
- Incumplimiento de normas técnicas.
- Políticas y normas no promueven el enfoque de integración territorial (redes, corredores viales, económicos y otros).
- Condiciones geográficas desfavorables.
- Insuficiente promoción para la generación de infraestructura y servicios de logísticos.
- Vehículos con deficiente mantenimiento y estado de operación.
- Educación vial que no promueve la seguridad vial.
- Fiscalización con baja cobertura e impacto.
- Vías en mal estado.
- Escaso interés de la inversión privada en formalizar el servicio de transporte.
- Normas de transporte terrestre que no contemplan la realidad de la región.
- Escasa conciencia de usuarios, operadores de servicios públicos de transportes para respetar las normas de tránsito, de transporte y normas de seguridad vial.



Efectos:

- Insuficiente acceso a los servicios de salud.
- Insuficiente acceso a los servicios de educación.
- Insuficiente acceso a los mercados.
- Altas tasas de mortalidad y morbilidad generadas por los accidentes de tránsito.
- Reducido nivel de salud de la población.
- Reducidos logros educativos
- Bajos ingresos de la población.
- Reducida integración social de la población

- Aumento de las mermas en la carga.
- Aumento de tiempos de viaje.
- Incremento de los costos del transporte.
- Deterioro y pérdida del patrimonio vial.
- Incremento de la pobreza.
- Escasa cobertura del servicio de transporte en el ámbito regional.
- Pérdida de vidas humanas y pasajeros heridos o muertos.
- Altos costos sociales.
- Contaminación ambiental por monóxido de carbono.
- Inseguridad en los servicios de transporte.

Efecto final:

- Insuficiente acceso a servicios y oportunidades de mercado que impide a la población tener adecuada calidad de vida y no contribuye al incremento de la competitividad regional.

b). EN TELECOMUNICACIONES:



Problemas:

- Limitado acceso a servicios de comunicaciones.
- Baja calidad en los servicios de comunicaciones.
- Limitada cobertura de servicios de comunicaciones a nivel regional.
- Proliferación y mal uso del espectro radioeléctrico.
- Elevado nivel de informalidad de operadores de los servicios y telecomunicaciones.

Causas



- Escasa coordinación con el órgano rector.
- Limitada capacidad técnica y operativa de la entidad para asumir algunas funciones transferidas.
- Restricciones en la ejecución de funciones sectoriales transferidas no delegadas en su integridad.
- Escasa conciencia de los operadores de servicios de comunicaciones para respetar las normas vigentes.

Efectos:

- Retraso socio económico.
- Población limitada a la inserción de la información y el conocimiento.
- Escaso desarrollo de las telecomunicaciones.

c). EN GESTION ADMINISTRATIVA:

Problemas:

- Debilidad en la gestión Institucional.

Causas:

- Resistencia a cambios y nuevos enfoques de la modernización pública.
- Insuficiente información articulada entre los sistemas administrativos.
- Débil capacidad técnica.
- Dificultades en la aplicación de las normas de los sistemas administrativos vigentes.
- Capacidad limitada para el logro de objetivos y metas.
- Escasos recursos y deficiencia en la calidad del gasto.
- Cambio constante de funcionarios y servidores.
- Poca participación en la identificación de los problemas de la institución.

Efectos:

- Incumplimiento de resultados e impactos.
- Limitada prestación de servicios a la población.



IV. ANÁLISIS FODA

4.1 OPORTUNIDADES:



- Necesidad de integración vial en el ámbito regional.
- Acceso a nuevas tecnologías para ejecución de obras de infraestructura vial y tecnologías digitales en telecomunicaciones.
- Disponibilidad en el mercado de nuevas tecnologías digitales y técnicas informativas que permiten la actualización de conocimientos.
- Estabilidad Macroeconómica y crecimiento económico del país.
- Interés de las empresas privadas en la participación en el mantenimiento adecuado de las vías departamentales y la prestación de servicios de transporte y de comunicaciones.

- Ubicación geográfica estratégica de la región para el intercambio comercial con otras regiones y la ruta interoceánica.
- Creciente demanda por servicios de telecomunicaciones.
- Mercados potenciales de servicios de telecomunicaciones en áreas rurales.
- Acceso a capacitaciones virtuales vía internet.
- Celebración de convenios con Gobiernos Locales e Instituciones Públicas.

4.2 AMENAZAS:

- Desastres naturales que afectan severamente la infraestructura vial, el servicio de transportes y comunicaciones.
- Riesgo de crisis económica - financiera mundial.
- Limitado presupuesto para mejoramiento y rehabilitación de las vías departamentales en la región.
- Transitabilidad limitada de caminos departamentales que afectan los servicios de transportes.
- Persistencia de la pobreza y el incremento del desempleo.
- Crisis de valores éticos y morales.
- Violencia social y el incremento de la inseguridad ciudadana.
- Obsolescencia y crecimiento desordenado del parque automotor
- Escasa conciencia de usuarios, operadores de servicios públicos de transportes para respetar las normas de tránsito, de transporte y normas de seguridad vial.
- Elevado nivel de informalidad de operadores de los servicios de transportes y telecomunicaciones.
- Intromisión técnico administrativa de parte del Gobierno Regional.
- Demoras en transferencia de presupuesto por parte del Pliego Presupuestal para la ejecución de actividades y proyectos.



4.3 FORTALEZAS:

- Experiencia en el mantenimiento de infraestructura vial departamental.
- Reconocimiento de la presencia del sector a nivel de la Región.
- Cuenta con maquinarias y equipos operativos para la atención de actividades viales y de emergencia.

- Experiencia en la innovación y uso de nuevas tecnologías para mejorar la infraestructura vial (pavimento económico).
- Capacidad técnica para mantener y recuperar la transitabilidad de vías departamentales.
- Capacidad técnica y operativa para la atención de los servicios de comunicaciones.
- Unidad formuladora con capacidad técnica para elaborar estudios de pre inversión y expedientes técnicos.
- Capacidad para la gestión, monitoreo y supervisión de actividades y proyectos de infraestructura vial, transportes y telecomunicaciones.
- Infraestructura propia, la misma que se viene ampliando y construyendo para brindar un mejor servicio al público usuario.
- Cuenta con equipos de laboratorios propios, para análisis de suelos.
- Cuenta con equipos para detectar estaciones de comunicación informales.
- Cuenta con equipos modernos para la impresión de licencias de conducir.
- Centro de cómputo moderno para atención a usuarios.
- Cuenta con dos programas presupuestales estratégicos que son evaluados por gestión por resultados.



4.4 DEBILIDADES:

- Limitada coordinación con otros organismos del estado en la planeación de proyectos de infraestructura vial.
- Debilidad institucional del proceso de planeamiento estratégico.
- Ausencia de cultura organizacional.
- Rotación de personal profesional y técnico permanente.
- Equipo mecánicos antiguos para atención de obras de infraestructura vial.
- Inadecuado circuito de manejo, que no permitan cumplir con los estándares y normas para la atención del proceso de evaluación.
- Ausencia de un Plan de Desarrollo de capacidades que permitan una capacitación en temas específicos para el desarrollo adecuados de las funciones del personal.
- Escaso conocimiento de las normas y procedimientos administrativos, lo que genera interferencias y deficiencias en el cumplimiento de actividades.
- Escaso control previo a los procesos que desarrolla la entidad.



- Restricciones presupuestales que limitan el ejercicio pleno de las funciones de la institución, con poca presencia en el desarrollo regional.
- Insuficientes recursos para la implementación de actividades de fiscalización de los servicios de transporte y comunicaciones.
- Restricciones para el ejercicio de las funciones y facultades transferidas en materia de Transportes y Comunicaciones.
- Escasa participación y equidad de género en cargos directivos.

V.- FASE INSTITUCIONAL:

5.1 VISION INSTITUCIONAL:

"Institución moderna que ofrece servicios de infraestructura vial, transporte y comunicaciones de calidad, contribuyendo al desarrollo socio económico de la población.

5.2 MISION INSTITUCIONAL:

"Institución que promueve el sistemas de transportes y comunicaciones eficientes, orientado a la integración regional, al servicio del transporte seguro y al acceso de los servicio de comunicaciones, contribuyendo a la inclusión social y desarrollo de la región".



VI. LINEAMIENTOS DE POLITICA INSTITUCIONAL:

Es necesario precisar que las Políticas Nacionales responden a la necesidad de cumplir los objetivos estratégicos de ámbito nacional, así como sus lineamientos y planes de acción en el marco del proceso de modernización y descentralización del Estado. Para ello se ha venido articulando las diferentes políticas de estado con los documentos existentes como el Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021; aprobado con Decreto Supremo N° 054-2011-PCM, cuyos criterios se sustentan en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en el desarrollo concebido como libertad y en las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, otro documento importante es la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, aprobada mediante Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, cuyo objetivo general es el de orientar, articular, e impulsar en todas las entidades públicas, el proceso de modernización hacia una gestión pública para resultados que impacten positivamente en el bienestar del



ciudadano y el desarrollo del país, articulado a los objetivos estratégicos regionales:

6.1 OBJETIVOS GENERALES ESTRATEGICOS REGIONALES.

- Reducir los costos de transporte terrestre.
- Promover los servicios de transporte terrestre eficiente y seguro.
- Mejorar la calidad de los servicio de comunicaciones a nivel regional.

6.1.1 OBJETIVOS ESPECIFICOS:

- Brindar accesibilidad de las vías departamentales:
- Brindar un servicio de transporte terrestre eficiente.
- Supervisar y fiscalizar los servicios públicos de telecomunicaciones.

6.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONAL:

- a) Dotar de una infraestructura vial adecuada, que contribuya al acceso de servicios básicos de salud educación, mercado y al desarrollo de corredores logísticos regionales, reducción de costos de transporte y mejorar el nivel de competitividad regional.
- b) Brindar un servicios de transportes terrestre eficientes y seguros.
- c) Promover el desarrollo de los servicios de comunicaciones a nivel regional, ampliando la cobertura y mejorando la calidad del servicio.
- d) Implementar un sistema moderno y eficiente de gestión pública.



6.2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- a.1 Ampliar, mejorar y preservar las características de la infraestructura de la red vial departamental, orientado a reducir los costos de transportes, tiempo e inseguridad vial.
- a.2 Garantizar la transitabilidad de la red vial departamental, con participación del sector privado.
- b.1 Promover la formalización del servicio de transporte terrestre e impulsar la prestación de servicios seguros y eficientes.
- b.2 Fortalecer los mecanismos de supervisión y fiscalización de los servicios de transportes terrestre.
- b.3 Promover la educación vial con participación de las entidades competentes y operadores del transporte.



- b.4 Promover la capacitación del conductor.
- c.1 Fortalecer la competencia en los servicios públicos de telecomunicaciones.
- c.2 Contribuir a la supervisión y fiscalización de los servicios de telecomunicaciones.
- d.1 Fortalecer la capacidad de gestión institucional, optimizando los recursos, mejorando los procesos internos e implementando nuevas tecnologías de gestión pública.

6.3 LINEAMIENTOS DE POLITICA NACIONAL DEL SECTOR TRANSPORTES.

- Conservación prioritaria de la infraestructura de transportes en los distintos modos y niveles de gobierno.
- Desarrollo ordenado de infraestructura de transportes.
- Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transportes y de logística vinculados.
- Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructura de transportes.
- Apoyo a la integración nacional e internacional.
- Contribución a la consolidación del proceso de descentralización del país.
- Fortalecimiento de la gestión socio-ambiental en el sector transportes.
- Desarrollo de la Banda Ancha, para el despliegue de fibra óptica para la reducción de las desigualdades económicas, sociales y la democratización de las oportunidades de acceso a la información y al conocimiento.
- Uso eficiente de las TIC y al Gobierno Electrónico, centrada en los ciudadanos.



6.4. LINEAMIENTO DE POLÍTICA INSTITUCIONAL EN MATERIA DE TRANSPORTES:

- Establecer mecanismos de fortalecimiento institucional mediante la unificación de entidades dedicadas a la gestión vial, para una eficiente atención a los servicios de la gestión vial, guardando un equilibrio entre la disponibilidad presupuestal con las necesidades del servicio priorizado.
- Promover a las diferentes instituciones y organizaciones ligadas a la gestión, la necesidad prioritaria de contar con políticas de mantenimiento vial que permitan preservar el patrimonio vial de la región.



- Reducir la brecha de infraestructura de transportes con intervención de diversos niveles de gobierno.
- Garantizar la transitabilidad de las vías en toda la red vial departamental, con diversos niveles de intervención.
- Se establecerán mecanismos de protección ambiental en la ejecución de obras de infraestructura vial, debiendo incorporar el tema ambiental en la fase de pre inversión (estudios) y ejecución (expedientes técnicos).
- En la provisión de los servicios de transporte terrestre deberá de prevenir y minimizar los daños ambientales provenientes del monóxido de carbono.

6.4.1 Lineamientos de Políticas de Intervención Vial.

- Se otorga máxima prioridad a la atención de emergencias viales en todos los caminos de jerarquía departamental.
- Los niveles de intervención vial se apoyarán en la estratificación de los caminos departamentales por rango de importancia de acuerdo a indicadores técnicos, sociales y económicos, considerándose como criterio de priorización de atención la propuesta contenida en los Planes Estratégicos y Planes Viales.
- Es política de la gestión vial el mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento periódico y rutinario para todos los caminos de la red vial de jerarquía departamental, según su rango de importancia definidos en los planes Viales.



6.4.2 Lineamientos de Políticas de Gestión vial.

- En las intervenciones viales se realizarán preferentemente bajo dos modalidades: la administración directa para casos de mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario y de emergencia por catástrofes naturales; y bajo la modalidad de terceros, para la ejecución de obras viales y los servicios viales de mantenimientos periódicos y rutinarios a través de la contratación de pequeñas empresas ejecutoras y prestadoras de los mismos, para tal fin se realizarán procesos de licitación, adjudicación directa o concurso público, según sea el monto de inversión.
- A fin de mantener la conectividad de las vías departamentales que confluyan a una vía nacional, identificadas como ejes viales estratégicos



para el desarrollo departamental se deberán de coordinar con el Gobierno Nacional para su intervención y financiamiento.

- Gestionar con los Gobiernos Regionales de Apurímac, Huancavelica, Cusco y Junín, con la finalidad de concretar acciones conjuntas en caminos de jerarquía departamental que son compartidos.
- Establecer mecanismos de seguimiento y monitoreo para garantizar la eficiencia en la ejecución de obras y proyectos de infraestructura vial a través de la fiscalización y supervisión de acuerdo al marco normativo vigente, y estarán a cargo de la Dirección de Línea que corresponde.

6.4.3 Lineamientos de Política de Servicios de Transportes:

- Se promoverá la prestación del servicio de transporte terrestre a través de la formalización del servicio de transporte regional de personas y mercancías, manteniendo los parámetros de seguridad con garantía y eficiencia, para ello deberá coordinar con los Gobiernos Locales y las Entidades involucradas.
- Se promoverá la participación del sector privado en la provisión de los servicios de transportes terrestre para ampliar y garantizar la cobertura del servicio de transporte terrestre en el ámbito regional.
- Fortalecer la fiscalización y el control en la prestación del servicio de transporte de personas y mercancías, velando por el cumplimiento de las normas vigente para tal fin, y protegiendo la seguridad del usuario, a través de intervenciones permanentes con participación de los entes competentes.
- Se fomentará la cultura en seguridad vial, basada en el cumplimiento de la normativa vigentes y la prevención de riesgos de accidentalidad en coordinación con los entes competentes.
- Contribuir en la minimización de contaminación del medio ambiente por emisión de gases.

6.4.4 Lineamientos de Política en Seguridad Vial:

- Difusión de la cultura de la seguridad vial entre todos los usuarios de la vía.
- Entender la seguridad vial laboral como un elemento básico de la mejora de la seguridad vial.



- Incluir la seguridad vial dentro de la prevención de riesgos laborales, de forma que cualquier empleado asuma la obligación de cumplir los requisitos y normas establecidos.
- Vigilar el cumplimiento de los requisitos legales en materia de seguridad vial, en la autorización de los servicios de transporte intradepartamental.

6.5 LINEAMIENTOS DE POLÍTICAS EN MATERIA DE COMUNICACIONES.

- Se priorizará la ejecución de proyectos en comunicaciones orientada a la reducción la brecha en infraestructura de comunicaciones, priorizando las provincias con altos indicadores sociales.
- Se garantizará los servicios de telecomunicaciones y el acceso universal a los mismos, manteniendo en buen estado las redes de comunicaciones.
- Se contribuirá con los mecanismos de supervisión y fiscalización de los servicios de telecomunicaciones.
- Promover el uso de la tecnologías de la información, con la finalidad de garantizar que ésta sea íntegra, democrática, abierta, inclusiva y brinde igualdad de oportunidades para todos.
- Se contribuirá al desarrollo de la Banda Ancha y el acceso de la población a internet.
- Se promoverá la inversión privada en proyectos de Telecomunicaciones de acuerdo a la normatividad vigente.
- Contribuir a la inclusión de las personas en la información y el conocimiento a través de las comunicaciones.



6.6. LINEAMIENTOS DE POLITICAS DE GESTION ADMINISTRATIVA:

- Modernización de la institución y fortalecimiento de los sistemas de gestión pública.
- Fortalecimiento de las capacidades para el manejo de las competencias y funciones transferidas, sistemas de información y comunicación para mejorar la gestión pública y la participación ciudadana.
- Establecer mecanismos para optimizar la utilización de los recursos humanos, financieros, físicos y materiales.
- Incorporar los avances tecnológicos y nuevos modelos de gestión accesibles a la administración pública.



- Propiciar la simplificación administrativa en los diferentes procedimientos de la Entidad.
- Contribuir a la reducción de brecha y equidad de género.

6.7. POLÍTICAS MULTISECTORIALES:

- Ejecutar el Plan Vial Departamental Participativo de acuerdo a la programación multianual.
- Promover y ejecutar programas y proyectos de desarrollo que contribuyan a reducir la pobreza y mejorar la calidad de vida de la población en general.
- Ejecutar Alianza Estratégicas para la fiscalización y control del servicio de transporte terrestre.
- Fortalecer los mecanismos de coordinación, entre los actores del sistema de transportes con los distintos niveles de gobierno.
- Contribuir a la competitividad inclusiva.

VII. ESTRATEGIAS DE ACCION:

7.1 TRANSPORTE:

- Implementar el uso de nuevas tecnologías en infraestructura vial.
- Gestionar mayores recursos financieros para atender la demanda de infraestructura vial que contribuyan al desarrollo del departamento.
- Formular propuesta al Gobierno Regional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para mejorar los niveles de intervención de la entidad.
- Promover la participación del sector privado para mejorar el patrimonio vial (Microempresas viales).
- Formular y gestionar PIPs para mejorar las vías del departamento.
- Desarrollar alianzas estratégicas con empresas públicas y privadas para mejorar los servicio de transporte terrestre y protección ambiental del parque automotor.
- Propuestas de estudios y normas en materia de transporte terrestre de acuerdo a la realidad regional.
- Formulación y ejecución de programas de fiscalización del servicio de transporte en el ámbito departamental.
- Implementación de los enfoques por resultados para los servicios de transporte terrestre.



- Garantizar el acceso y la integración física de las capitales de distrito para el desarrollo de las ciudades intermedias.
- Contribuir a la implementación de plataformas logísticas regionales.

7.2 TELECOMUNICACIONES:

- Promover la formalización de los servicios de comunicaciones.
- Desarrollar mecanismos de fiscalización y control del sistema de comunicaciones.
- Coordinación interinstitucional con los entes involucrados en materia de comunicaciones, para mejorar los servicios públicos.
- Programas de sensibilización sobre los efectos de los cas radiaciones no ionizantes.
- Promover la inversión pública, el aprovechamiento de las nuevas tecnologías existentes en el mercado para los servicios de telecomunicaciones.
- Mejoramiento de las redes de comunicación para beneficio de la población.

7.3. GESTIÓN ADMINISTRATIVA:

- Automatizar los procedimientos administrativos y mejora de los servicios al ciudadano.
- Implementar un modelo organizacional acorde a los enfoques de la modernización del estado, para mejorar la gestión e imagen institucional.
- Mejorar la calidad del gasto y el uso eficiente y transparente de los recursos.
- Involucrar la participación de la equidad de género en la gestión pública.
- Identificación de puntos críticos, para reducir riesgos administrativos.
- Alianzas estratégicas para desarrollo de capacidades que contribuya a mejorar los servicios que brinda la Entidad.



MATRIZ DE INDICADORES Y METAS CON ENFOQUES TRANSVERSALES ARTICULADOS A LA POLITICA INSTITUCIONAL.

AÑO 2016

POLITICA REGIONAL	OBJETIVO	ACTIVIDAD	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	PROGRAMACION				RESPONSABLE
					I TRIMESTRE	II TRIMESTRE	III TRIMESTRE	IV TRIMESTRE	
DESCENTRALIZACION	Ejecutar las funciones sectoriales transferidas.	Formular, planes políticas programas, estudios en materia de transportes y comunicaciones.	Documentos técnicos aprobados	Documento	1	1	1	1	OPP/ DTEL/DEV/DCT
		Elaboración de estudios de preinversión e inversión en infraestructura vial y comunicaciones.	Perfiles y expedientes aprobados	Documento	37	1	1	2	DEV
		Supervisión de obras de infraestructura vial.	km. de carreteras fiscalizadas	Documento	100	300	300	238	DEV
		Autorización del servicio de transporte terrestre.	N° de empresas autorizadas	Documento	1	1	1	1	DTSV
		Fiscalización del servicio de transporte terrestre.	N° de intervenciones efectuadas.	Documento	250	250	250	250	DTSV
		Emisión de Licencias de Conducir.	Licencias de conducir entregadas.	Documento	2500	2500	3000	3200	DLC
		Sistemas de redes de comunicaciones operativos.	N° de antenas reparadas	Intervenciones	50	80	80	50	DTEL
		Prover la formalización de los ss de telecomunicaciones.	N° de campañas de sencibilización	Campañas	0	1	1	1	DTEL
IGUALDAD DE GENERO	Promover la igualdad de género.	Promover y respetar la igualdad de oportunidades entre hombre y mujeres en la contratación de servidores y directivos.	N° de Convocatorias realizadas con equidad de género.	Convocatorias	1	1	0	0	U PER.
JUVENTUD	Programas que atiendan las demandas y aspiraciones de la juventud.	Apoyar en la formación profesional de los jóvenes.	Participación de jóvenes en prácticas preprofesionales.	N° de jóvenes practicantes	15	15	15	15	U PER.
INCLUSION	Promover la inclusión económica, social, política y cultural de los grupos sociales excluidos y marginados	Ejecución mantenimiento de las vías departamentales.	Caminos departamentales mantenidos	Km.	100	300	300	238	DEV
		Ejecutar proyectos regionales de telecomunicaciones.	Proyectos de inversión presentados y aprobados	PIP regionales presentados y aprobados	1	1	1	1	DTEL



MYPES	Promover la participación de las MYPES en la ejecución de obras y las compras estatales	Participación de microempresas y empresa en la ejecución de obras viales.	N° de empresas contratadas por la DRTCA	Documento	0	26	0	0	ADM
ANTICORRUPCION	Garantizar la transparencia y rendición de cuentas	Presentación oportuna de la rendición de cuentas.	Presentación oportuna de la información	N° de Información	1	0	0	0	DRTC
	Promover la ética pública	Promoción en temas relacionados con valores éticos y lucha contra la corrupción.	Sensibilización de trabajadores	Eventos de capacitación	2	2	2	2	OADM
	Fortalecer la lucha contra la corrupción en las adquisiciones	Evaluación objetiva y parcial de los procesos de selección, a través del Plan Anual de Adquisiciones.	Procesos adjudicados en relación a procesos programados	% de cumplimiento	0	50	50	0	ADM
SERVICIO CIVIL	Desarrollar estrategias de capacitación orientada a la mejora de competencias.	Programa de capacitación, dirigida a las diferentes Unidades Estructuradas.	Capacitaciones realizadas	N° de trabajadores capacitados	0	50	50	50	U PER.
	Profesionalizar la función directiva que contribuya a la mejora de capacidades en la Entidad.	Proceso de selección mediante concurso para el puesto de servidores públicos (funcionarios, directivos, profesionales y técnicos)	Servidores públicos que ingresaron por concurso	Porcentaje de cumplimiento	50	0	50	0	U PER.

