



DIRECCION REGIONAL DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PIURA

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2009 - 2011



PIURA - 2009



ÍNDICE

PRESENTACIÓN

- I. VISION
 - II. MISIÓN
 - III. VALORES
 - IV. ANÁLISIS ESTRATÉGICO (MATRIZ FODA)
 - V. OBJETIVOS ESTRATEGICOS GENERALES, PARCIALES
 - VI. ESTRATEGIAS
 - VII. ACTIVIDADES Y PROYECTOS
 - VIII. MATRIZ DE PROGRAMACIÓN
 - IX. MONITOREO EVALUACIÓN
- ANEXOS



PRESENTACIÓN

En el presente documento se desarrolla el Plan Estratégico Institucional (PEI) correspondiente a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Piura para el período 2009-2011, como una guía orientadora de la gestión para alcanzar la misión y visión que se esperan cumplir con el máximo de eficiencia y eficacia.

El Plan Estratégico Institucional de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Piura, ha sido elaborado con la participación de todas las Unidades y/o áreas de la institución y las capacidades obtenidas en el curso Taller “Cadena de Resultado aplicado al Planeamiento Estratégico” dictado por el Gobierno Regional con el apoyo decidido de GTZ Piura, y constituye un instrumento básico de Programación Estratégica; lo que permite orientar los Planes Operativos y los Presupuestos Anuales hacia la consecución de los Objetivos Estratégicos.

En el PEI se está incluyendo la Visión, Misión, Valores, Análisis Estratégico, Objetivos Estratégicos Generales, Parciales, Estrategias, Actividades y Proyectos, Matriz de Programación y el Monitoreo y Evaluación.



I. VISIÓN

Ser una institución orientada a lograr la integración de la Región Piura con una adecuada infraestructura vial, portuaria, aeródromos y comunicaciones garantizando la eficiente prestación de los servicios de transporte terrestre, el cuidado y preservación del medio ambiente y coadyuvando al desarrollo socioeconómico de la Región.

II. MISIÓN

Conducir y orientar con eficiencia y responsabilidad las actividades de infraestructura vial y servicios , terrestre, portuarios, aeródromos y comunicaciones en concordancia con las políticas regionales y sectoriales que impulsan el desarrollo integral y sostenible de la región Piura.



III. VALORES

(Ref. R.D N° 000207-2007/GOB REG PIURA -DRTyC-DR del 18.04.07)

1) Vocación de Servicio

Buscar el bien común, la entrega a los demás, el compromiso con nuestro prójimo, mejorar nuestra actitud personal, tomando en cuenta siempre la responsabilidad en desarrollar una filosofía de calidad para satisfacer los servicios solicitados por nuestros compañeros y ciudadanía en general de manera eficiente, logrando la eficacia del sistema de gestión de calidad con enfoque de mejora continúa.

2) Respeto

Reconocer el valor de nuestro semejante como persona, permitiendo la aceptación de las limitaciones ajenas y el reconocimiento de las virtudes de los demás. Respetar es preocuparse porque la otra persona crezca y se desarrolle tal como es; así como se reconozca el derecho a la defensa y al debido procedimiento administrativo.

3) Puntualidad

Estar a tiempo para cumplir con nuestras obligaciones tales como una reunión de trabajo, un trabajo pendiente por entregar; así como realizar los trabajos en la debida oportunidad de acuerdo a los plazos establecidos por ley. El valor de la puntualidad es una forma de hacerle a los demás la vida más agradable, mejora nuestro orden y nos convierte en personas dignas de confianza y credibilidad.



4) Lealtad

Todo funcionario público y servidor público debe lealtad al Director Regional de Transportes y Comunicaciones; así como actuar con fidelidad y solidaridad hacia todos los miembros de su institución, cumpliendo las órdenes que les imparta la Alta Dirección, en la medida que reúnan las formalidades del caso y tengan por objeto la realización de actos de servicio que se vinculen con las funciones a su cargo, salvo los supuestos de arbitrariedad o ilegalidad manifiestas, las que deberá poner en conocimiento de la Alta Dirección de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

5) Liderazgo

El liderazgo de la Institución lo conseguimos comprometiéndonos de manera personal con todas sus actividades de tal manera que sus labores sean encaminadas hacia la excelencia de los procesos, a través de una cultura de servicio y trabajo en el equipo.

6) Responsabilidad

Cumplir puntual y diligentemente con los trabajos, actos y acciones que realizamos, con mejora continua y optimizando los recursos, procesos y tecnología, ya que éstos son los medios para ser competitivos.

7) Transparencia

Que los actos de servicio que ejecuten los funcionarios públicos, empleados de confianza y servidores públicos deben ser de manera transparente, ello implica que dichos actos



tienen en Principio carácter público y son accesibles al conocimiento de toda persona natural o jurídica. Se debe de brindar y facilitar información fidedigna, completa y oportuna de conformidad a la normatividad vigente.

8) Honestidad

Actuar con la verdad y la razón en todos nuestros actos en la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, inculcando a poner en práctica a todo el personal que labora la honestidad actuando con coherencia, entre lo que piensa y dice cada persona.

9) Equidad y Justicia

Todo servidor debe tener disposición para el cumplimiento de sus funciones, otorgando a cada uno lo que le es debido, actuando con equidad y justicia en sus relaciones con el administrado, sus superiores, sus subordinados y la ciudadanía en general.

10) Amor al trabajo

Realizar nuestro trabajo con agrado, esmero y buena disposición, aportándole creatividad a nuestras actividades, considerando que el trabajo es uno de los elementos esenciales de nuestro crecimiento y desarrollo; porque dignifica al ser humano.



IV. ANÁLISIS ESTRATÉGICO

ANÁLISIS FODA

ÁMBITO INTERNO

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
ORGANIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cuenta con Marco Legal que permite el funcionamiento de actividades propias de la DRTyC. ▪ Es Unidad Ejecutora. ▪ Tiene competencia exclusiva en materia de la red vial departamental. ▪ Recurso humano preparado para conducir sistemas administrativos. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausencia de Plan Estratégico Institucional y Documentos de Gestión sin aprobar. ▪ Archivo Institucional desorganizado ▪ Plan anual de adquisiciones no acorde con realidad institucional. ▪ Limitada comunicación entre áreas de la DRTyC. ▪ Deficiente organización en trámite documentario
SERVICIOS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regulación y control de los servicios de transporte y comunicaciones en la región. ▪ Expedición de placas de rodaje 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Carencia de portal WEB. ▪ Uso inadecuado de la tecnología existente
RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dispone de fondos directamente recaudados. ▪ Dispone de fondos transferidos por el Gobierno Regional. ▪ Infraestructura propia. ▪ Cuenta con campamentos en puntos estratégicos de la red vial departamental. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Carencia de asignación de recursos presupuestales para actividades de mantenimiento vial. ▪ Insuficiente equipo informático ▪ Carencia de Registro de Transporte Terrestre(Pasajeros). ▪ Carencia de Sistema de Información Geográfica. ▪ Carencia de infraestructura de red seccionada que interconecte las unidades orgánicas de la DRTyC ▪ Parque automotor obsoleto e insuficiente. ▪ Equipo mecánico obsoleto e insuficiente maquinaria. ▪ Carencia de maquinaria y equipo para emisión de licencias ▪ Carencia de Plan de Mantenimiento Preventivo y Correctivo ▪ Carencia de software en aplicativos viales, trámite documentario, Registro de Transporte terrestre de pasajeros, etc. ▪ Carencia de Oficina de Control Interno. ▪ Carencia de Área de Estadística ▪ Falta de implementación y uso inadecuado del



		ambiente de laboratorio de suelos
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Insuficientes ambientes para desarrollo de actividades.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incumplimiento de plazos de procedimientos establecidos en el TUPA Institucional
PERSONAL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Personal con experiencia pero sin preparación universitaria ▪ Cuenta con un profesional Magíster en Administración y otros profesionales que se encuentran cursando diferentes maestrías. ▪ Cuenta con trabajadores que tienen dos carreras profesionales. ▪ Personal capacitado en labores de: electricidad, carpintería, mecánica, soldadura y pintura. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Escasa cultura organizacional
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Personal ubicado en cargos no acordes a su formación.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existe personal sin asignación de labores específicas debido al cierre de los talleres de electricidad, carpintería y soldadura.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retraso en el desarrollo de labores del personal de planta cuando realiza actividades de fiscalización.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Escasa capacitación al personal.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta de motivación al personal.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Personal obrero de avanzada edad.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta de personal técnico especializado.
PLANEACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Creciente interés para conformar Organismos Regionales de Seguridad Vial. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarticulación de Planes.
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitada capacitación en aspectos del Sistema de Planificación
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incumplimiento de compromisos a proveedores por problemas de calendarización



ÁMBITO EXTERNO

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
ECONÓMICO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acceso a transferencia de recursos para ejecución de actividades de emergencia vial. ▪ Creciente demanda de los servicios ofrecidos por la DRTyC. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disposición de los recursos presupuestales por parte del pliego. ▪ Restricción en transferencia de recursos por políticas de austeridad. ▪ Retraso en aprobaciones presupuestales por parte del Gobierno Regional. ▪ Crisis económica mundial.
TECNOLÓGICO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existencia de Tecnología de punta. ▪ Creciente desarrollo de las comunicaciones a nivel regional, nacional e internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inadecuado uso de recursos naturales (agua, suelo, biodiversidad).
SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mercado laboral regional cuenta con personal técnico especializado. ▪ Demanda insatisfecha en infraestructura vial. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Escasa cultura en seguridad vial. ▪ Desordenado crecimiento poblacional.
DEMOCRÁTICO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participación de Instituciones y población en general en seminarios y/o talleres sobre educación vial. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desconfianza de la población respecto a ejecución de obras de mantenimiento vial.
POLÍTICO-LEGAL	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ordenanzas de desarrollo a nivel departamental. ▪ Legislación en materia de seguridad vial. ▪ Nueva normatividad favorece la transferencia de funciones sectoriales. ▪ Marco regulatorio vigente puede orientarse a promover competencia. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Duplicidad de funciones con Equipo de Gestión Vial, con otras instituciones. ▪ Cambio de normatividad. ▪ Problemas de demarcación territorial que no permite integración entre los centros poblados. ▪ Políticas de austeridad que restringen la gestión institucional.



PRINCIPALES FORTALEZAS, DEBILIDADES, OPORTUNIDADES Y AMENAZAS A TENER PRESENTE

ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS – F	DEBILIDADES - D
1.) Cuenta con Marco Legal que permite el funcionamiento de actividades propias de la DRTyC.	1.) Ausencia de Plan Estratégico Institucional y Documentos de Gestión sin aprobar.
2.) Es Unidad Ejecutora.	2.) Archivo Institucional desorganizado
3.) Tiene competencia exclusiva en materia de la red vial departamental.	3.) Carencia de asignación de recursos presupuestales para actividades de mantenimiento vial
4.) Institución con capacidad para ofrecer servicios de transporte y comunicaciones.	4.) Carencia de Registro de Transporte Terrestre (pasajeros)
5.) Dispone de fondos directamente recaudados.	5.) Equipo mecánico obsoleto e insuficiente maquinaria
6.) Dispone de fondos transferidos por el Gobierno Regional.	6.) Carencia de software en aplicativos viales, trámite documentario, Registro de Transporte terrestre de pasajeros, etc.
7.) Infraestructura propia.	7.) Insuficientes ambientes para el desarrollo de actividades
8.) Creciente interés para conformar Organismos Regionales de Seguridad Vial.	8.) Escasa capacitación al personal



ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES – O	AMENAZAS - A
1.) Acceso a transferencia de recursos para ejecución de actividades de emergencia vial.	1.) Disposición de los recursos presupuestales por parte del pliego
2.) Creciente demanda de los servicios ofrecidos por la DRTyC.	2.) Retraso en aprobaciones presupuestales por parte del Gobierno Regional
3.) Existencia de Tecnología de punta.	3.) Crisis financiera mundial
4.) Creciente desarrollo de las comunicaciones a nivel regional, nacional e internacional.	4.) Escasa cultura en seguridad vial
5.) Demanda insatisfecha en infraestructura vial.	5.) Desconfianza de la población respecto a ejecución de obras de mantenimiento vial.
6.) Participación de Instituciones y población en general en seminarios y/o talleres sobre educación vial.	6.) Cambio de normatividad en materia de transporte.
7.) Marco regulatorio vigente puede orientarse a promover competencia.	7.) Problemas de demarcación territorial que no permite integración entre los centros poblados.
8.) Ordenanzas de desarrollo a nivel departamental.	8.) Políticas de austeridad que restringen la gestión institucional.

En la construcción de “Cadena de Resultados”¹, trabajada en alineación con el Plan de Desarrollo Regional Concertado 2007 – 2011 y el Acuerdo Regional Piura 2007 – 2021 se ha tomado en cuenta este Análisis FODA, facilitando la identificación de estrategias que posibiliten el cumplimiento de los objetivos a través de actividades y proyectos.

¹ Instrumento de planificación y gestión que permite priorizar y sistematizar los procesos de cambio clave que se quiere obtener.



V. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS GENERALES, PARCIALES

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Piura, se encuentra inmersa en tres de los objetivos estratégicos de desarrollo regional, estipulados en el Plan de Desarrollo Regional Concertado de Piura 2007 - 2011:

OBJETIVO ESTRATÉGICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Fortalecer la institucionalidad regional con competencias definidas y capacidades adecuadas, para trabajar concertadamente con entidades del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales, asegurando el cumplimiento de normatividad regional vigente y reconocida por la población, referida a la ocupación, acondicionamiento y uso del territorio, así como a la incorporación de la Gestión del Riesgo en los procesos de desarrollo; propiciando la presencia creciente de inversión privada ambientalmente responsable.

OBJETIVO ESTRATÉGICO DE DESARROLLO ECONÓMICO

Poner en marcha un proceso sostenible de diversificación productiva, desarrollo de capacidades y concertación de esfuerzos en los actores regionales, que incrementa la articulación económica de la región a mercados nacionales e internacionales, propicia la captación de inversión privada responsable y la generación de empleo e ingresos.

OBJETIVO ESTRATÉGICO DE GOBERNABILIDAD

Fomentar en la gestión pública regional, la eficiencia en la prestación de servicios y en el uso de los recursos; actuando con transparencia, concertando con un sector empresarial regional más participativo y una sociedad civil con mayores capacidades para la participación propositiva



y la vigilancia ciudadana. Impulsar, en conjunto y convocando a otras "regiones", el proceso de descentralización en el marco del acuerdo nacional.

Por otro lado, la DRTyC tiene planteado como su objetivo general el siguiente:

OBJETIVO ESTRATÉGICO GENERAL:

Población tiene acceso a servicios sociales básicos y oportunidades de mercado por la disponibilidad de servicios de transporte, telecomunicaciones y radiodifusión formales y oportunos.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARCIALES:

Los Objetivos Estratégicos Parciales son:

- 1)Regular y control los servicios de transporte y telecomunicaciones en la Región.***
- 2)Promover el desarrollo de infraestructura vial terrestre, portuaria y aeródromos sostenible en el ámbito regional.***
- 3)Facilitar la inversión y el acceso a los servicios de Telecomunicaciones y Radiodifusión***
- 4) Realizar acciones de fiscalización en la prevención de los delitos de trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes.***

VI. ESTRATEGIAS

Objetivo Estratégico Parcial N° 1:

Regular y controlar los servicios de transporte y telecomunicaciones en la región

Las estrategias para este objetivo son:



- 1.1. Cumplir con normas y políticas nacionales en materia de transportes y comunicaciones y normas complementarias dictadas por el Gobierno Regional.
- 1.2. Creación de Organismos Ejecutivos que coadyuven a la ejecución de actividades de transporte.
- 1.3. Fortalecer relaciones Interinstitucionales.
- 1.4. Fortalecimiento Institucional

Objetivo Estratégico Parcial N° 2:
Promover el desarrollo de infraestructura vial terrestre, portuaria y aeródromos sostenible en el ámbito regional.

Las estrategias para este objetivo son:

- 2.1. Consolidación de la Gestión Vial Departamental
- 2.2. Promover la participación del sector privado para el desarrollo vial y portuario en el ámbito regional

Objetivo Estratégico Parcial N° 3:
Facilitar la inversión y el acceso a los servicios de Telecomunicaciones y Radiodifusión

Las estrategias para este objetivo son:

- 3.1. Ampliar la Red de Comunicaciones en coordinación con el MTC
- 3.2. Promover el desarrollo de los servicios de comunicaciones en el marco de libre competencia regional



Objetivo Estratégico Parcial N° 4:

Realizar acciones de fiscalización en la prevención de los delitos de trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes.

Las estrategias para este objetivo son:

- 4.1. Difusión, comunicación y capacitación destinada a posicionar la lucha contra la trata de personas como políticas de Estado

VII. ACTIVIDADES Y PROYECTOS

Estrategia 1.1:

Cumplir con normas y políticas nacionales en materia de transportes y comunicaciones y normas complementarias dictadas por el Gobierno Regional.

Las Actividades para esta Estrategia son:

- 1.1.1. Elaboración y/o actualización, aprobación, difusión y aplicación de los Documentos de Gestión.
- 1.1.2. Evaluación, supervisión y fiscalización de la prestación del servicio público del transporte terrestre de pasajeros y mercancías; así como el derecho de vía de la infraestructura vial de competencia de la DRTyC de acuerdo a la normatividad vigente.
- 1.1.3. Regulación, supervisión y control del proceso de otorgamiento de licencias de conducir de acuerdo a la normatividad vigente.
- 1.1.4. Expedición de elementos de identificación vehicular de acuerdo a los dispositivos legales



Estrategia 1.2:

Creación de Organismos Ejecutivos que coadyuven a la ejecución de actividades de transporte.

Las Actividades para esta Estrategia son:

- 1.2.1. Conformación, implementación y evaluación del Consejo Regional de Seguridad Vial (CORESEVI)

Estrategia 1.3:

Fortalecer las relaciones Interinstitucionales

Las Actividades para esta Estrategia son:

- 1.3.1. Suscripción y ejecución de Acuerdos y/o Convenios con instituciones que por su función se vinculen al ejercicio de las funciones desarrolladas por la DRTyC.
- 1.3.2. Elaboración y difusión de Plan de información, educación y comunicación en materia de seguridad vial.
- 1.3.3. Capacitación a conductores, transportistas y público en general en coordinación con Gobiernos Locales e Instituciones Educativas.

Estrategia 1.4:

Fortalecimiento Institucional.

Las Actividades para esta Estrategia son:

- 1.4.1. Elaboración, implementación y evaluación de un Programa de Fortalecimiento de Capacidades Humanas.



- 1.4.2. Consolidación e implementación de las Unidades:
 - * Planeamiento y Presupuesto
 - * Inversión y Proyectos
- 1.4.3. Diseño, implementación y actualización de la Página Web
- 1.4.4. Mejoramiento de la Capacidad Operativa de la DRTyC: Infraestructura, Equipo, Software, Mobiliario, Maquinaria y Vehículos.

Estrategia 2.1:
Consolidación de la Gestión Vial Departamental

Las Actividades para esta estrategia son:

- 2.1.1. Actualización del Plan Vial Departamental.
- 2.1.2. Elaboración de proyectos viales: Rehabilitación, Mejoramiento y Mantenimiento.
- 2.1.3. Priorización y ejecución de proyectos viales en la Red Vial Departamental.
- 2.1.4. Supervisión y fiscalización de la inversión pública de transporte vial de alcance regional.
- 2.1.5. Atención de las emergencias viales en la Red Vial Departamental.

Estrategia 2.2:
Promover la participación del sector privado para el desarrollo vial y portuario en el ámbito regional.

Las Actividades para esta estrategia son:



- 2.2.1. Diseñar un plan de promoción de proyectos en carreteras de la Red Vial Departamental.
- 2.2.2. Implementar un Sistema de Información de los servicios portuarios en el ámbito regional.

Estrategia 3.1:
Ampliar la Red de Comunicaciones en coordinación con el MTC.

Las Actividades para esta estrategia son:

- 3.1.1. Realizar estudios de línea de base necesarios para la formulación de proyectos y comunicaciones elaborados por el MTC.
- 3.1.2. Formulación de proyectos regionales de Telecomunicaciones en coordinación con el MTC.
- 3.1.3. Supervisar el cumplimiento de las obligaciones a cargo de las localidades beneficiadas por los proyectos ejecutados por el MTC

Estrategia 3.2:
Promover el desarrollo de los servicios de comunicaciones en el marco de libre competencia regional.

Las Actividades para esta estrategia son:

- 3.2.1. Proporcionar y difundir información al público respecto a los procedimientos regulados por el MTC.



3.2.2. Diseñar un Plan Regional de Promoción de proyectos de
Telecomunicaciones

Estrategia 4.1:

**Difusión, comunicación y capacitación destinada a
posicionar la lucha contra la trata de personas como
políticas de Estado.**

Las Actividades para esta estrategia son:

- 4.1.1. Capacitación a los funcionarios y servidores para la identificación de casos de trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes.
- 4.1.2. Desarrollar Directivas a fin que los transportistas exijan la presentación del Documento Nacional de Identidad o Partida de Nacimiento y autorización de viaje de ser el caso, para la expedición de los boletos de viaje de menores de edad.
- 4.1.3. Desarrollar Directivas a fin que los transportistas estén obligados a prestar apoyo a las autoridades competentes para el control del cumplimiento de la identificación de los pasajeros en los medios de transportes terrestres, fluviales, aéreos y marítimos.

VIII. MATRIZ DE PROGRAMACIÓN

OBJETIVO DE DESARROLLO ORDENAMIENTO TERRITORIAL: Fortalecer la institucionalidad regional con competencias definidas y capacidades adecuadas, para trabajar concertadamente con entidades del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales, asegurando el cumplimiento de normatividad regional vigente y reconocida por la población, referida a la ocupación, acondicionamiento y uso del territorio, así como a la incorporación de la Gestión del Riesgo en los procesos de desarrollo; propiciando la presencia creciente de inversión privada ambientalmente responsable.

OBJETIVO DE DESARROLLO ECONÓMICO: Poner en marcha un proceso sostenible de diversificación productiva, desarrollo de capacidades y concertación de esfuerzos en los actores regionales, que incrementa la articulación económica de la región a mercados nacionales e internacionales, propicia la captación de inversión privada responsable y la generación de empleo e ingresos.

OBJETIVO ESTRATÉGICO GENERAL :
Población tiene acceso a servicios sociales básicos y oportunidades de mercados por la disponibilidad de servicios de transporte, telecomunicaciones y radiodifusión formales y oportunos

Indicador:

- 1) Al finalizar el año 2011 al menos en un 15% habrá disminuido la informalidad en el servicio de transporte de personas y mercancías en el ámbito regional.
- 2) Al finalizar el año 2011 el 28,78% de las localidades beneficiadas con el Programa de Conglomerado de Proyectos de Apoyo a la Comunicación Comunal (CPACC) en el ámbito regional, mantiene operativo el Programa.

Objetivo Estratégico Específico 1:

Regular y Controlar los servicios de transporte y comunicaciones en la Región.

Indicador:

Al finalizar el año 2011 se habrá incrementado en un 5% el número de autorizaciones para el transporte de personas y mercancías en el ámbito regional

Estrategias	Actividades/Proyectos	Responsables	Fecha Inicio	Fecha Final	Medios Requerid.	Indicadores
1.1. Cumplir con normas y políticas nacionales en materia de transporte y comunicaciones y normas complementarias dictadas por el Gobierno Regional	1.1.1. Elaboración y/o actualización, aprobación, difusión y aplicación de los Documentos de Gestión.	DRTyC SGDI - GR	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Directivas ▪TUPA ▪ROF ▪MAPRO .Clasif. de Cargos ▪CAP ▪MOF .Inv.Proc. .POI 	08 documentos de gestión actualizados, aprobados, difundidos y aplicados por año



	1.1.2. Evaluación, supervisión y fiscalización de la prestación del servicio público del transporte terrestre de pasajeros y mercancías, de la trata de personas y tráfico ilícito de migrantes; así como el derecho de vía de la infraestructura vial de competencia de la DRTyC de acuerdo a la normatividad vigente.	DCT - DC - DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Equipo ▪Software ▪Expedientes ▪Resoluciones ▪Decretos ▪Personal ▪Presupuesto 	5832 fiscalizaciones en la prestación del servicio público del transporte terrestre de pasajeros y mercancías por año
	1.1.3. Regulación, supervisión y control del proceso de otorgamiento de licencias de conducir de acuerdo a la normatividad vigente	DCT - DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Equipo ▪Software ▪Expedientes ▪Resoluciones ▪Personal 	10100 licencias de conducir emitidas al año.
	1.1.4. Expedición de elementos de identificación vehicular de acuerdo a los dispositivos legales.	DCT - DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Equipo ▪Software ▪Expedientes ▪Resoluciones ▪Personal 	9000 Placas de Rodaje expedidas por año
1.2 Creación de Organismos ejecutivos que coadyuven a la ejecución de actividades de transporte	1.2.1. Conformación, implementación y evaluación del Consejo Regional de Seguridad Vial (CORESEVI)	MTC GR DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Ordenanzas ▪Estatutos ▪Recursos: Humanos, Materiales y Financieros 	Al año 2011 el Consejo Regional de Seguridad Vial estará operativo
1.3 Fortalecer relaciones Interinstitucionales	1.3.1 Suscripción y Ejecución de Acuerdos y/o Convenios con instituciones que por su función se vinculen al ejercicio de las funciones desarrolladas por la DRTyC	A. Legal DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Ordenanzas ▪Documentos de Gestión 	01 Acuerdo y/o Convenio firmado y ejecutado por año



	1.3.2 Elaboración y difusión de Plan de información, educación y comunicación en materia de seguridad vial	DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Presupuesto ▪Plan de seguridad vial 	01 Plan de información, educación y comunicación en materia de seguridad vial por año
	1.3.3 Capacitación a conductores, transportistas y público en general en coordinación con Gobiernos Locales e Instituciones Educativas.	DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Plan de Capacitación ▪Recursos:Humanos, Materiales y Financieros 	Al finalizar el año 2011 al menos el 20% de personal de empresas de transporte habrá sido capacitado en técnicas de seguridad vial.
1.4 Fortalecimiento Institucional	1.4.1.Elaboración, implementación y evaluación de un Programa de Fortalecimiento de Capacidades Humanas.	DRTyC	Año 2009	Año 2010	<ul style="list-style-type: none"> ▪Presupuesto 	Al finalizar el año 2011 el 70% de personal de la DRTyC habrá sido capacitado de acuerdo a competencias.
	1.4.2. Consolidación e implementación de las Unidades: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planeamiento y Presupuesto ▪ Inversión y Proyectos 	DRTyC	Año 2009	Año 2009	<ul style="list-style-type: none"> ▪Presupuesto ▪Recurso Humano 	Al finalizar el año 2009 la DRTyC habrá consolidado e implementado la: Unidad de Planeamiento y Presupuesto Unidad de Inversión y Proyectos
	1.4.3 Diseño, implementación y actualización de la Página Web	Ing° Jorge Jiménez - DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Presupuesto ▪Informes ▪Estadísticas 	Al finalizar el 2011 la DRTyC contará con su Página Web Institucional implementada y actualizada.
	1.4.4 Mejoramiento de la Capacidad Operativa de la DRTyC: Infraestructura, Equipo, Software, Mobiliario, Maquinaria y Vehículos"	DRTyC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Presupuesto 	Al finalizar el año 2011 la DRTyC habrá mejorado su capacidad operativa en: Infraestructura, Equipo, Software, Mobiliario, Maquina y Vehículos



Objetivo Estratégico Específico 2:

Promover el desarrollo de infraestructura vial terrestre, portuaria y aeródromos sostenible en el ámbito regional

Indicador:

1) Al año 2011 por lo menos 60 Km de carretera pertenecientes a la Red Vial Departamental contarán con mantenimiento vial apropiado

Estrategias	Actividades/Proyectos	Responsables	Fecha Inicio	Fecha Final	Medios Requerid.	Indicadores
2.1. Consolidación de la gestión vial departamental	2.1.1. Actualización del Plan Vial Departamental	DRTyC	Año 2010	Año 2011	Plan Vial Departamental 2005 Personal Técnico Recursos	Al finalizar el año 2011 se contará con un Plan Vial Departamental actualizado
	2.1.2. Elaboración de proyectos viales: Rehabilitación, Mejoramiento y Mantenimiento	DC - DRTyC	Año 2009	Año 2011	Personal Técnico Recursos	08 expedientes técnicos de mantenimiento vial por año.
	2.1.3. Priorización y ejecución de proyectos viales en la Red Vial Departamental	DC - DRTyC	Año 2009	Año 2011	Plan Vial Aprobado Personal Técnico Recursos	03 proyectos viales por mantenimiento rutinario y/o periódico ejecutados en la Red Vial Departamental por año
	2.1.4. Supervisión y fiscalización de la inversión pública de transporte vial de alcance regional.	DC - DRTyC	Año 2009	Año 2011	Personal Técnico Especializado Recursos	07 supervisiones de la inversión pública de transporte vial de alcance regional por año.
	2.1.5. Atención de las emergencias viales en la Red Vial Departamental	DC - DRTyC	Año 2009	Año 2011	Personal Técnico Especializado Recursos	Al finalizar el año 2011 al menos 30 Km de carretera de la Red Vial Departamental serán atendidas por emergencias viales producidas por período lluvioso.



2.2. Promover la participación del sector privado para el desarrollo vial y portuario en el ámbito regional.	2.2.1. Diseñar un plan de promoción de proyectos en carreteras de la Red Vial Departamental	DC - DRTyC	Año 2010	Año 2011	Banco de proyectos Estudios Personal Técnico Especializado Recursos	Al finalizar el año 2011 se contará con un Plan de Promoción de Proyectos en carreteras de la Red Vial Departamental.
	2.3.2. Implementar un Sistema de Información de los servicios portuarios en el ámbito regional	DAYP-DRTyC	Año 2010	Año 2011	Informes Técnicos de los Puertos Regionales Equipo Recursos: materiales, financieros	Al finalizar el año 2011 la DRTyC contará con un Sistema de Información de los servicios portuarios en el ámbito regional.

Objetivo Estratégico Específico 3:

Facilitar la inversión y el acceso a los servicios de Telecomunicaciones y Radiodifusión

Indicador:

Al finalizar el año 2011 la Dirección de Comunicaciones en coordinación con el MTC, al menos contará con 02 Estudios de Pre Inversión para el desarrollo de las telecomunicaciones en la región aprobados e incorporados al SNIP.

Estrategias	Actividades/Proyectos	Responsables	Fecha Inicio	Fecha Final	Medios Requerid.	Indicadores
3.1. Ampliar la Red de Comunicaciones en coordinación con el MTC	3.1.1. Realizar estudios de línea de base necesarios para la formulación de proyectos de comunicaciones elaborados por el MTC	DCOM.- DRTyC MTC	Año 2010	Año 2010	Estudios Encuestas Recursos: humanos, materiales y financieros	01 Estudio de línea de base por año.
	3.1.2. Formulación de proyectos regionales de Telecomunicaciones en coordinación con el MTC	D.COM. - DRTyC MTC	Año 2010	Año 2011	Estudios, Encuestas Equipo Recursos: Humanos, materiales, financieros	Al año 2011 la Dirección de Comunicaciones habrá formulado en coordinación con el MTC al menos 02 proyectos regionales de telecomunicaciones.
	3.2.1. Supervisar el cumplimiento de	DCOM.-	Año	Año	Directivas del MTC	12 supervisiones por año.



	las obligaciones a cargo de las localidades beneficiadas por los proyectos ejecutados por el MTC	DRTyC MTC	2009	2011	Inventario CPACC Recursos: Humanos, materiales, financieros	
3.2. Promover el desarrollo de los servicios de comunicaciones en el marco de libre competencia regional	3.2.1. Proporcionar y difundir información al público respecto a los procedimientos regulados por el MTC	DCOM.- DRTyC MTC	Año 2009	Año 2011	<ul style="list-style-type: none"> ▪Página Web Institucional ▪Directivas del MTC 	Al finalizar el año 2011 la DRTyC contará con información actualizada y confiable respecto a los procedimientos regulados por el MTC.
	3.3.2. Diseñar un Plan Regional de Promoción de proyectos de telecomunicaciones	DCOM.- DRTyC MTC	Año 2011	Año 2011	Banco de Proyectos Directivas del MTC	Al finalizar el año 2011 se contará con un Plan Regional de Promoción de Proyectos de telecomunicaciones



OBJETIVO DE GOBERNABILIDAD: Fomentar en la gestión pública regional, la eficiencia en la prestación de servicios y en el uso de los recursos; actuando con transparencia, concertando con un sector empresarial regional más participativo y una sociedad civil con mayores capacidades para la participación propositiva y la vigilancia ciudadana. Impulsar, en conjunto y convocando a otras "regiones", el proceso de descentralización en el marco del acuerdo nacional.

Objetivo Estratégico Específico 4:

Realizar acciones de fiscalización en la prevención de los delitos de Trata de Personas y el Tráfico Ilícito de Migrantes

Indicador:

Al año 2011 el 10% de las empresas de transporte terrestre del ámbito regional cumple con la identificación de los pasajeros mayores y menores de edad

Estrategias	Actividades/Proyectos	Responsables	Fecha Inicio	Fecha Final	Medios Requerid.	Indicadores
4.1. Difusión, comunicación y capacitación destinada a posicionar la lucha contra la trata de personas como políticas de Estado	4.1.1. Capacitación a los funcionarios y servidores para la identificación de casos de trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes	DRTyC	Año 2009	Año 2011	Recursos: humanos, materiales y financieros	20 Funcionarios y 50 Servidores capacitados por año
	4.1.2. Desarrollar Directivas a fin que los transportistas exijan la presentación del Documento Nacional de Identidad o Partida de Nacimiento y autorización de viaje de ser el caso, para la expedición de los boletos de viaje de menores de edad.	DRTyC	Año 2009	Año 2011	Directivas	01 Directiva aprobada y en ejecución por año.
	4.1.3. Desarrollar Directivas a fin que los transportistas estén obligados a prestar apoyo a las autoridades competentes para el control del cumplimiento de la identificación de los pasajeros en los medios de transportes terrestres, fluviales, aéreos y marítimos.	DRTyC	Año 2009	Año 2011	Directivas	01 Directiva aprobada y en ejecución por año.

IX. MONITOREO Y EVALUACIÓN

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, llevará a cabo en forma permanente el monitoreo y evaluación del Plan Estratégico Institucional 2009 – 2011; de tal manera que pueda detectarse distorsiones, deficiencias o defectos y en consecuencia adoptar las medidas correctivas pertinentes y oportunas cuando su desarrollo y ejecución lo ameriten, con el fin de lograr la calidad deseada en el cumplimiento de su misión y visión institucional.

Cabe indicar que en la fase de Evaluación se elaborará un Plan de Acción, seleccionando los indicadores meta a medir, elaborando un programa de mediciones periódicas, estableciendo el tipo de información que deberán remitir cada unidad y/o área, efectuando visitas programadas e inopinadas para efectuar los controles y registros reales; de ser el caso, se dictarán medidas correctivas, llevándose un registro de las observaciones y deficiencias detectadas; así, como de las recomendaciones dadas para corregirlas.

Por otro lado, los resultados de la evaluación del plan serán alcanzados a la Alta Dirección para su revisión en reuniones respectivas, con el fin de superar las deficiencias, ajustes que deben efectuarse en el uso de recursos y plazos.

ANEXO 1

INDICADORES DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO GENERAL

CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011 al menos en un 15% habrá disminuido la informalidad en el servicio de transporte de personas y mercancías en el ámbito regional.		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Eficiencia, Economía, Calidad		
Fundamento	El servicio de transporte de personas y mercancías en La región es realizado por personas jurídicas y naturales en vehículos debidamente formalizados y/o autorizados para tal fin; existiendo en la actualidad un gran número de ellos que no cumplen con el Reglamento Nacional de Administración de transportes. En consecuencia, siendo una de las competencias de la DRTyC, velar por el cumplimiento de las normas de manera que la población acceda a los servicios de transporte de personas y mercancías que brindan seguridad y calidad; es pertinente realizar la medición, en la disminución de la informalidad en el servicio de transportes de personas y mercancías.		
Forma de Cálculo	[(Total de infracciones del transportista y conductor impuestas en el año anterior – Total de infracciones del transportista y conductor impuestas en el año actual) / Total de infracciones del transportista y conductor impuestas en el año anterior]_ X 100		
Fuente de Información	Informes trimestral de evaluación del POI / Actas, Formatos Tolerancia Cero, Resoluciones		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	8%	10%	15%
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Anual		
Área Responsable	Unidad de Fiscalización - DRTyC		

CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones mantiene operativo en un 28,78% las estaciones de radio y televisión transferidas por el MTC, en las localidades beneficiadas con el Programa de Conglomerado de Proyectos de Apoyo a la Comunicación Comunal (CPACC) en el ámbito regional.		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Eficiencia, Economía, Calidad		
Fundamento	<p>El Conglomerado de Proyectos Apoyo a la Comunicación Comunal (CPACC) tiene como objetivo promover la integración de los centros poblados rurales, las comunidades nativas y zonas de frontera, que se encuentran alejados de los grandes centros urbanos del país, mediante la instalación de los Sistemas de Recepción de TV vía satélite, Transmisión de TV en Baja Potencia y Transmisión de Radiodifusión en Frecuencia Modulada, a fin de contribuir con el desarrollo cultural y socioeconómico de las mismas.</p> <p>En nuestra región, al año 2008, son 66 las localidades beneficiadas con el CPACC, las cuales han sido transferidas por el MTC al Gobierno Regional y por ende a la DRTyC, sin los recursos correspondientes para realizar acciones de mantenimiento a las estaciones; por lo cual es el MTC quien continúa, en la actualidad, realizándoles el mantenimiento respectivo hasta la firma del Convenio de Gestión, en que deberá transferir a la DRTyC los recursos para que ésta realice el mantenimiento a dichas estaciones; por tanto, es pertinente realizar la medición sobre la operatividad de las estaciones de radio y televisión en las localidades beneficiadas con el CPACC.</p>		
Forma de Cálculo	$\frac{\text{Nº de Estaciones operativas en Localidades beneficiadas con el CPACC}}{\text{Total de Estaciones en Localidades beneficiadas con el CPACC}} \times 100$		
Fuente de Información	Informes trimestral de evaluación del POI / Inventario		
Datos Históricos	Para el año 2008, son 66 las localidades que forman parte del Programa de Conglomerado de Proyectos de Apoyo a la Comunicación Comunal (CPACC), encontrándose sólo 10 de ellas que mantienen operativa la antena de radio y televisión, lo cual representa el 15,15% del total.		
Valores a alcanzar (*)	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	19.69%	24.24%	28.78%
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Anual		
Área Responsable	Dirección de Comunicaciones - DRTyC		

(*) En el presente ejercicio fiscal este indicador que comprende acciones del rubro comunicaciones no cuenta con presupuesto aprobado.



ANEXO 2 INDICADORES DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS

INDICADOR DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO ESPECÍFICO 1

CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011 se habrá incrementado en un 5% el número de autorizaciones para el transporte de personas y mercancías en el ámbito regional.		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Economía		
Fundamento	Es competencia de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones emitir opinión y proponer la autorización para la prestación del servicio de transporte interprovincial de pasajeros y de carga en concordancia con el Reglamento Nacional de Administración de Transportes. En ese sentido, es pertinente la medición del presente indicador.		
Forma de Cálculo	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de Autorizaciones otorgadas en el año actual}}{\text{N}^\circ \text{ de Autorizaciones otorgadas en el año anterior}} \times 100$		
Fuente de Información	Informes trimestral de evaluación del POI / Resoluciones		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	AI 2009	AI 2010	AI 2011
	2%	3%	5%
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Unidad de Concesiones y Permisos, Dirección de CT - DRTyC		



INDICADOR DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO ESPECÍFICO 2

CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al año 2011 por lo menos 60 Km de carretera perteneciente a la Red Vial Departamental contarán con mantenimiento vial apropiado		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Economía, Calidad.		
Fundamento	Una de las competencias de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones es velar por el mejor acondicionamiento de la Red Vial Departamental a través del mantenimiento rutinario y/o periódico que permita condiciones de acceso y un mejor desplazamiento de los usuarios viales y las masas poblacionales, mejorando sus condiciones socioeconómicas y su calidad de vida. Por tanto, es pertinente la medición de este indicador.		
Forma de Cálculo	Nº de Km de Carretera con mantenimiento vial apropiado		
Fuente de Información	Informe Trimestral de Evaluación del POI		
Datos Históricos(*)			
Valores a alcanzar	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	60 Km	60 Km	60 Km
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Dirección de Caminos - DRTyC		

(*) Recién para el año fiscal 2009 se ha asignado un presupuesto para realizar actividades de mantenimiento



INDICADOR DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO ESPECÍFICO 3

CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011 la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección de Comunicaciones en coordinación con el MTC, al menos contará con 02 Estudios de Pre Inversión para el desarrollo de las telecomunicaciones en la región aprobados e incorporados al SNIP		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Economía, Calidad.		
Fundamento	Elaborar proyectos en Telecomunicaciones orientados a promover la competitividad de las zonas rurales y el desarrollo económico y cultural incrementando la equidad entre la población urbana y rural.		
Forma de Cálculo	Total de proyectos regionales en telecomunicaciones aprobados e incorporados al SNIP		
Fuente de Información	Informe Trimestral de Evaluación del POI		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	AI 2009	AI 2010	AI 2011
	-	1	1
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Dirección de Comunicaciones - DRTyC		

(*) En el presente ejercicio fiscal este indicador que comprende acciones del rubro comunicaciones no cuenta con Presupuesto aprobado.



INDICADOR DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO ESPECÍFICO 4

CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al año 2011 el 10% de las empresas de transporte terrestre del ámbito regional cumple con la identificación de los pasajeros mayores y menores de edad.		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Economía, Calidad.		
Fundamento(*)	Entre las instituciones responsables de la prevención de los delitos de Trata de Personas y el Tráfico Ilícito de Migrantes, se encuentran el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como los Gobiernos Regionales. En ese sentido, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones también es responsable de velar por el cumplimiento de la Ley N° 28950 – Ley contra la Trata de Personas y el Tráfico Ilícito de Migrantes. De allí, que en el marco de su competencia, la DRTyC verificará que las empresas de transportes cumplan con solicitar el Documento Nacional de Identificación o Partida de Nacimiento y/o autorización de viaje de ser necesario.		
Forma de Cálculo	N° de Actas		
Fuente de Información	Informe Trimestral de Evaluación del POI		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	3%	6%	10%
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Unidad de Fiscalización - DRTyC		

(*) En aplicación al D.S.007-2008-IN



ANEXO 3 INDICADORES DE PROCESO MÁS REPRESENTATIVOS

CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	10100 Licencias de conducir emitidas por año		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Eficiencia, Economía, Calidad.		
Fundamento	Es competencia de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones: Regular, supervisar y controlar el proceso integral de Licencias de Conducir. En ese sentido, al existir en las personas la necesidad de contar con un documento que les autorice a conducir vehículos motorizados de acuerdo a las categorías de vehículos, es pertinente realizar la medición de este indicador		
Forma de Cálculo	Nº de licencias de conducir en el año actual		
Fuente de Información	Informes de evaluación del POI, Expedientes.		
Datos Históricos	En el año 2007 se emitieron un total de 17,863 licencias de conducir En el año 2008 se emitieron un total de 14,352 licencias de conducir		
Valores a alcanzar	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	10100	10100	10100
Frecuencia de Reporte al Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Unidad de Circulación y Seguridad Vial - DRTyC		



CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al Año 2011 el Consejo Regional de Seguridad Vial se mantiene operativo		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Eficiencia, Calidad		
Fundamento	La ciudad de Piura, después de Lima, es la segunda región más poblada en nuestro país y por ende no es ajena a las graves consecuencias de los accidentes de tránsito siendo necesario la conformación de un Consejo Regional de Seguridad Vial (CORESEVI) cuyo objetivo es el de promover y difundir la seguridad vial en el ámbito de su jurisdicción; así como combatir aquellas causas que generan las colisiones de tránsito. Es así que mediante ORDENANZA REGIONAL N° 153-2008/GRP-CR, se conforma el Consejo Regional de Seguridad Vial – CORESEVI en el Gobierno Regional Piura; el mismo que debe estar integrado, entre otras instituciones ¹ por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, en quien ha recaído la Secretaría Técnica del CORESEVI; por tanto, es pertinente la medición de este indicador.		
Forma de Cálculo	Consejo Regional de Seguridad Vial		
Fuente de Información	Informes, Plan Regional de Seguridad Vial.		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar (*)	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	1		
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	DRTyC - CORESEVI		

(*) Salvo modificaciones que pueda efectuar el Gobierno Central, el CORESEVI seguirá funcionando durante los años 2009 al 2011.

(1) Ministerio de Educación, Ministerio de la Mujer y Desarrollo Social, Ministerio de Salud, Ministerio del Interior, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Justicia, Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Ministerio Público, Poder Judicial, así como los Gobiernos Regionales y Locales



CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	01 Acuerdo y/o Convenio firmado y ejecutado por año		
Dimensión del Indicador	Eficacia		
Fundamento	Para alcanzar los objetivos planteados en su PEI, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones requiere establecer convenios con aquellas instituciones cuyo accionar tenga relación con sus actividades desarrolladas de acuerdo a su competencia.		
Forma de Cálculo	Total de Acuerdos y/o Convenios firmados y ejecutados		
Fuente de Información	Informes de Gestión; Actas de reuniones.		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	AI 2009	AI 2010	AI 2011
	1	1	1
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	DRTyC		



CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011 al menos el 20% de personal de empresas de transporte habrá sido capacitado en técnicas de seguridad vial		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Eficiencia, Calidad.		
Fundamento	Es importante que las empresas de transportes autorizadas por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones cuenten con personal capacitado en materia de seguridad vial. Por ello, la DRTyC dentro de sus planes estratégicos ha considerado la capacitación del personal de las empresas de transporte especialmente aquellas que incurrir continuamente en infracciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte.		
Forma de Cálculo	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de personal capacitado de empresas de transporte}}{\text{Total de personal de empresas de transporte}} \times 100$		
Fuente de Información	Informes, Controles de asistencia a capacitación, Actas de Verificación, Formatos Tolerancia CERO		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	AI 2009	AI 2010	AI 2011
	10%	15%	20%
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Área de Seguridad Vial - DRTyC		



CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011 el 70% de personal de la DRTyC habrá sido capacitado de acuerdo a sus competencias.		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Eficiencia, Economía, Calidad		
Fundamento	Lograr una mejora en la gestión institucional requiere contar con personal capacitado para desempeñar eficientemente sus funciones. Por ello, la DRTyC ha considerado dentro de sus actividades realizar un programa de fortalecimiento de capacidades humanas.		
Forma de Cálculo	$\frac{\text{Nº de trabajadores de la DRTyC capacitados}}{\text{Total de trabajadores de la DRTyC}} \times 100$		
Fuente de Información	Informes, Controles de asistencia a capacitación.		
Datos Históricos	<p>El personal de la DRTyC fue capacitado en el mes de Mayo del 2008 en los siguientes temas: Ley del Silencio Administrativo, Ley 29069, Sistemas Administrativos, Elaboración y Cumplimiento del TUPA.</p> <p>Asimismo, los días 11 y 12 de Setiembre del 2008 asistieron al: Seminario de Capacitación y Asistencia Técnica Sectorial a los Gobiernos Regionales en materia de transporte terrestre.</p>		
Valores a alcanzar	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	20%	25%	25%
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Unidad de Personal, Oficina de Administración - DRTyC		



CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
INDICADOR	Al finalizar el año 2011 al menos 30 Km de carretera de la Red Vial Departamental serán atendidas por emergencias viales producidas por período lluvioso.		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Economía, Calidad.		
Fundamento	Es competencia de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones la atención de las emergencias viales de la red vial departamental. Siendo su propósito evitar que la población usuaria de las vías en emergencia permanezca aislada de otros pueblos.		
Forma de Cálculo	Nº de Km. de carreteras atendidas por emergencia vial producida por período lluvioso.		
Datos Históricos	Con apoyo de INDECI-Lima, en el año 2008 se logró recuperar la transitabilidad de 04 carreteras pertenecientes a la red vial departamental, beneficiándose a 330,300 habitantes.		
Fuente de Información	Informes de evaluación		
Valores a Alcanzar	Año 2009	Año 2010	Año 2011
		30 Km	
Frecuencia de Reporte al Gob. Reg.	Semestral.		
Área Responsable	Dirección de Caminos - DRTyC		



CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011 se contará con un Plan de Promoción de Proyectos en carreteras de la Red Vial Departamental		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Economía		
Fundamento	En la Red Vial Departamental existen carreteras que requieren replanteamiento en el trazado y geometría, a fin de adecuarlas a los tráficos actuales y adicionar confiabilidad y seguridad; para lo cual se requieren significativos montos de recursos y que en los próximos años no podrán ser aportados por el Estado siendo necesario contar con la participación del sector privado, a través de las concesiones y/o nuevas modalidades de financiamiento.		
Forma de Cálculo	Plan de Promoción de Proyectos en carreteras de la Red Vial Departamental		
Fuente de Información	Informes, Plan de Promoción		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	--	1	
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Dirección de Caminos - DRTyC		



CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011 la DRTyC contará con un Sistema de Información de los servicios portuarios en el ámbito regional		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Calidad		
Fundamento	Existe la necesidad de contar con un información confiable de los servicios portuarios que se brindan en la región; para lo cual, la DRTyC ha considerado implementar un Sistema de Información de los Servicios Portuarios en el ámbito regional.		
Forma de Cálculo	Sistema de Información de los servicios portuarios		
Fuente de Información	Informes, Página Web.		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	AI 2009	AI 2010	AI 2011
	--	1	
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Dirección de Aeródromos y Puertos - DRTyC		



CONCEPTOS	DEFINICIÓN		
Indicador	Al finalizar el año 2011 se contará con un Plan Regional de Promoción de Proyectos de telecomunicaciones.		
Dimensión del Indicador	Eficacia, Economía		
Fundamento	Promover la inversión privada en proyectos de telecomunicaciones con el objetivo de reducir la brecha de información y comunicación en las comunidades rurales del país.		
Forma de Cálculo	Plan Regional de Promoción de Proyectos de Telecomunicaciones		
Fuente de Información	Informes, Plan de Promoción		
Datos Históricos			
Valores a alcanzar	Al 2009	Al 2010	Al 2011
	--	--	1
Frecuencia de Reporte a Gob. Reg.	Semestral		
Área Responsable	Dirección de Comunicaciones - DRTyC		



PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2009-2011 DE LA DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE PIURA

ANEXO 4: CADENA DE RESULTADOS EN TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Utilidad n	Contribuye a mejorar la calidad de vida de la población							
.....	Fomenta la inversión privada			Disminución de víctimas de Tráfico ilícito de Migrantes				
	Disminución de accidentes de tránsito			Disminución de víctimas de Trata de Personas				
Utilidad Indirecta 3	Oportunidad de acceder a empleo							
Utilidad Indirecta 2	Disminuir la informalidad en el servicio del transporte terrestre		Fortalecer el desarrollo cultural regional/nacional en zonas rurales y de frontera					
Utilidad Indirecta 1	Brindar confort al usuario y preservar el medio ambiente	Adecuada movilización de recursos y factores económicos	Reducir brecha de acceso a la información a través de las telecomunicaciones y radiodifusión					
Utilidad Directa 1	Población tiene acceso a servicios sociales básicos y oportunidades de mercado, por la disponibilidad de servicios de transporte, telecomunicaciones y radiodifusión formales y oportunos.				1) Porcentaje de disminución de la informalidad en el servicio de transporte de personas y mercancías 2) Porcentaje de localidades que mantienen operativo el Programa de Conglomerado de Proyectos de Apoyo a la Comunicación Comunal (CPACC)			
Utilización	Personas Naturales y Jurídicas conocen y acceden a la gestión de los servicios de transportes con facilidad	Inversionista público y privado es motivado a invertir en infraestructura vial terrestre, portuaria y aerodromos en el ámbito regional	Inversionista público y privado es motivado a invertir en los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión	Personas Naturales y Jurídicas conocen y cumplen con prevención de los delitos: Trata de Personas y el Tráfico Ilícito de Migrantes				
Producto / Servicio	Regulación y Control de los Servicios de Transporte y comunicaciones en la Región	Promover el desarrollo de infraestructura vial terrestre, portuaria y aerodromos sostenible en el ámbito regional	Facilita la inversión y el acceso a los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión	Realizar acciones de fiscalización en la prevención de los delitos de la Trata de Personas y el Tráfico Ilícito de	Porcentaje de incremento de autorizaciones para el transporte de personas y mercancías	Porcentaje de la Red Vial Departamental con mantenimiento rutinario apropiado	Estudios de Pre Inversión para el desarrollo de las Telecomunicaciones en la región aprobados y en ejecución	Porcentaje de las empresas de transporte terrestre del ámbito regional cumple con la identificación de los pasajeros mayores y menores de edad
Estrategias / Actividades	Cumplimiento de normas y políticas nacionales en materia de transportes y comunicaciones y normas complementarias dictadas por el Gobierno Regional							
	Creación de organismos ejecutivos que coadyuvan a la ejecución de actividades de transporte	Consolidación de la gestión vial departamental	Ampliar la Red de Comunicaciones en coordinación con el Gobierno Central (FITEL)	Unión, comunicación y capacitación destinada a posicionar la lucha contra la trata de personas como políticas de Estado				
	Regular, supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir de acuerdo a la normatividad vigente	Actualización del Plan Vial Departamental	Formular proyectos regionales de telecomunicaciones en coordinación con el Gobierno Nacional (FITEL)	Capacitación a los funcionarios y servidores para la identificación de casos de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes				
	Evaluación, supervisión y fiscalización de la prestación del servicio público del transporte terrestre de pasajeros y mercancías, de la trata de personas y tráfico ilícito de migrantes; así como el derecho de vía de la infraestructura vial de competencia	Priorización y ejecución de proyectos viales en la Red Vial Departamental	Supervisar el cumplimiento de las obligaciones a cargo de las localidades beneficiadas por los proyectos ejecutados por el MTC	Desarrollar Directivas a fin que los transportistas estén obligados a prestar apoyo a las autoridades competentes para el control del cumplimiento de la identificación de los pasajeros en los medios de transportes terrestres, fluviales, aéreos y marítimos.				
	Expedición de elementos de identificación vehicular de acuerdo a los dispositivos legales	Supervisión y fiscalización de la inversión pública de transporte vial de alcance regional	Proporcionar y difundir información al público respecto a los procedimientos regulados por el MTC	Desarrollar Directivas a fin que los transportistas exijan la presentación del Documento Nacional de Identidad o Partida de Nacimiento y autorización de viaje de ser el caso, para la expedición de los boletos de viaje de menores de edad.				
	Fortalecer relaciones interinstitucionales	Atención de las emergencias viales en la Red Vial Departamental	Realizar estudios de línea de base necesarios para la formulación de proyectos de comunicaciones elaborados por el MTC.					
	Elaboración y difusión del Plan de Información, educación y comunicación en materia de seguridad vial	Promover la inversión privada						
		Efectivizar transferencia de competencias y recursos presupuestales						
	Diseño e implementación de Página Web Institucional							
	Fortalecimiento Institucional							
Insumos	Recurso Humano capacitado; recursos presupuestales; Tecnología especializada, Normatividad Regional, Infraestructura ambiental, maquinaria y equipo, materiales							



ANEXO 5 **DIAGNÓSTICO GENERAL**

ENTORNO GENERAL

ROL ESTRATÉGICO DE LA DRTyC – PIURA

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones es una Institución Pública Regional; cuya organización, competencia y funcionamiento está regido por la Ley N° 27779, Ley Orgánica que modifica la Organización y Funciones de los Ministerios, crea el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su Reglamento aprobado mediante el Decreto Supremo N° 041-2002-MTC, considerándose además lo que establece la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales; es la encargada de formular, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia transportes de la región, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales.

SITUACIÓN SUB SECTOR TRANSPORTES

La Red Vial nacional tiene una longitud de 16,857 Km de los cuales 8,785 Km son asfaltados y 5,532 Km afirmados, con carreteras que requieren replanteamiento en el trazado y geometría, a fin de adecuarlas a los tráficos actuales y adicionar confiabilidad y seguridad, para lo cual se requieren significativos montos de recursos y que en los próximos años no podrán ser aportados por el Estado siendo necesario contar con la inversión privada nacional y extranjera, a través de las concesiones y/o nuevas modalidades de financiamiento, las que se vienen estudiando en el marco de foros de integración regional como el Foro de Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)²

² Proyecto Especial Provías Nacional



La Red Vial Departamental tiene una longitud de 1,193.85 Km de los cuales 153.25 son asfaltados, 178.80 Km son afirmado, 386.80 Km son sin afirmar y 217.00 Km son trocha.

CUADRO Nº 01: CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL POR TIPO DE SUPERFICIE

CÓDIGO RUTA (*)	NOMBRE DE CARRETERA	LONG. TOTAL	SUPERFICIE			
			ASFAL	AFIRMAD	SIN AFIRMAR	TROCHA
PI-100	TALARA -LOBITOS - PUNTA LA CRUZ - PUNTA ANGELICA - PUNTA RESTIN - DV. EL ALTO	56.00		56.00		
PI-101	EMP. PE-1N (DV. TALARA) - TALARA	9.00	9.00			
PI-102	EMP.PI-101 - NEGRITOS - LAGUNITAS - VICHAYAL - EL ARENAL - PUEBLO NUEVO DE COLÁN - LA ESMERALDA - EMP. PI-103 (DV. SULLANA)	70.00			70.00	
PI-103	EMP. PE 1N (CANAL VIA SULLANA) - SOJO - LA HUACA - PAITA - LA ISLILLA - LA TORTUGA - LA CASITA - SAN PABLO - SAN PEDRO - CHUYACLUY - EMP. PE-1NL	160.00	71.00			89.00
PI-104	EMP. PE-1N (MARCAVELICA) - SALITRAL - QUERECOTILLO - DV. LANCONES - EL ALAMOR (FRONTERA CON ECUADOR)	62.75	33.75		4.00	25.00
PI-105	EMP. PE-1N (MALLARES) - LA NORIA - POCITOS - LA PANANGARA - EL MUERTO - ATASCADERA - LA BREA - L.D. CON TUMBES (FERNANDEZ) (HACIA CAÑAVERAL)	103.00				103.00
PI-106	EMP. 1NK (EL VIENTIUNO) - LA LOMA - EMP. PI-107 (TAMBOGRANDE)	38.00				PROY.
PI-107	EMP. PE-1NM - TAMBOGRANDE - PLATILLOS - PACCHAS - CHULUCANAS - MORROPÓN - PALTASHACO - CHALACO - EMP. PE-3N (PACAIPAMPA)	177.00		58.80	118.20	
PI-108	EMP. PE-04 - LA TRAMPA - L.D. CON LAMBAYEQUE (HACIA CHICLAYO)	120.00				PROY.
PI-109	EMP. PE-1NK (EL CINCUENTA) - EMP. PI-107 (CHULUCANAS)	9.50	9.50			
PI-110	EMP.02A (PTE. CARRASQUILLO) - EMP.PI-107	7.00	7.00			
PI-111	EMP. PE-1NM (SAJINOS) - PAIMAS - ARREYPITE ALTO - AYABACA - EMP. PE-3N (SOCCHABAMBA)	98.20	23.00	64.00	11.20	
PI-112	EMP PE-3N (SOCCHABAMBA) - EL MOLINO - SAMANGUILLA - FRONTERA CON ECUADOR (ESPÍNDOLA)	60.00			60.00	
PI-113	EMP. PE -3N (SAPALACHE) - L.D. CON CAJAMARCA (HACIA LA Balsa)	100.00				PROY.
PI-114	EMP. PE-02A - SAN MIGUEL DEL FAIQUE - LA CAPILLA - TOLINGAS - EMP-3N (HUARMACA)	123.40			123.40	
SUB TOTAL		1193.85	153.25	178.80	386.80	217.00

Fuente: Gobierno Regional de acuerdo al D.S. Nº 034-2007-MTC (27-09-07)

(*): Desde el año 2007 se establece esta nomenclatura



Efectuando una comparación del estado situacional de la red vial por zonas, entre los años 1973 y 2003 se tienen los siguientes resultados:

CUADRO N° 02
SITUACIÓN DE LA RED VIAL DPTO. DE PIURA - AÑOS 1973/2003

ZONA	AÑOS									
	1973	2003	1973	2003	1973	2003	1973	2003	1973	2003
	Asfaltada		Afirmada		Sin Afirmar		Trocha		TOTAL	
Costa	608,30	750,10	376,80	145,60	255,60	254,50	510,80	1238,20	1751,50	2388,40
Sierra		193,50	133,70	191,60	160,40	156,20	672,40	1468,30	966,50	2009,60
TOTAL	608,30	943,60	510,50	337,20	416,00	410,70	1183,20	2706,50	2718,00	4398,00

Fuente: Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones - Piura

Para el 2004, el 52,00% de la superficie asfaltada se encontraba en buen estado y un 34,00% en mal estado. Igualmente, un 56,00% de la superficie afirmada se encontraba en regular estado; tal y como se puede observar en el Cuadro N° 03.

CUADRO N° 03
ESTADO DE LA RED VIAL DEL DPTO. DE PIURA – AÑO 2004

Tipo de Superficie de Rodadura	KM	%	Estado						Total
			Bueno	%	Regular	%	Malo	%	
Asfaltado	943,30	21,00	491,95	52,00	323,20	34,00	128,45	14,00	100,00
Afirmado	337,20	8,00	0,00	0,00	188,90	56,00	148,30	44,00	100,00
Sin Afirmar	410,70	9,00	0,00	0,00	106,40	26,00	304,30	74,00	100,00
Trocha	2706,50	62,00	0,08	0,00	264,90	10,00	2441,60	90,00	100,00
Total	4398,00	100,00	491,95	11,00	883,40	20,00	3022,65	69,00	100,00

Fuente: DRTC - Piura

En lo que respecta a la información del estado de la red, según tipo de red, ésta es presentada en detalle en el siguiente cuadro:



CUADRO N° 04 :ESTADO DE LA RED VIAL, SEGÚN TIPO DE RED – AÑO 2004

ESTADO	RED NACIONAL	RED DEPARTAMENTAL	RED VECINAL	TOTAL (KM)	%
BUENO	478,20	13,75	0,00	491,95	11,00
REGULAR	179,40	285,70	418,30	883,40	20,00
MALO	199,40	278,75	2544,50	3022,65	69,00
TOTAL (KM)	857,00	578,20	2968,80	4398,00	100,00

Fuente. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones - Piura

A continuación se presenta gráficamente esta información:

GRÁFICO N° 01



GRÁFICO N° 02

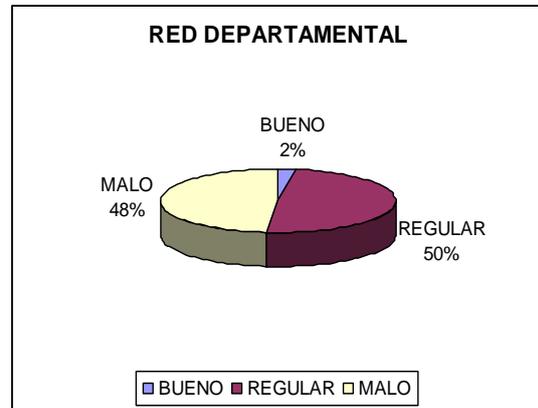
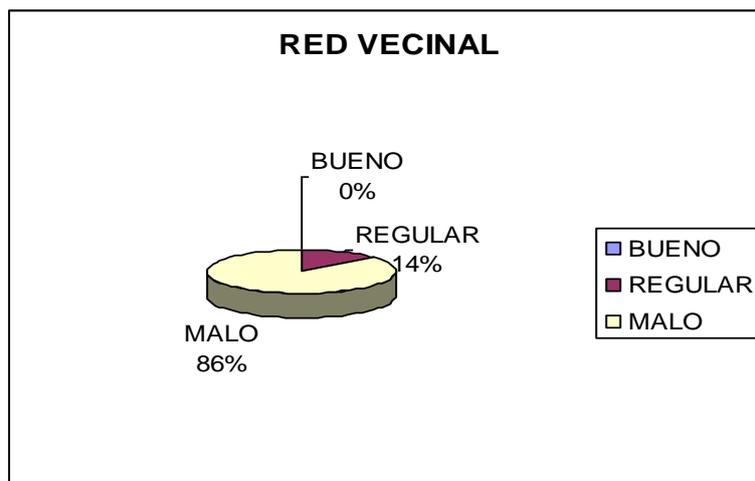


GRÁFICO N° 03





Así también, se cuenta con información del tipo y estado de superficie de rodadura por provincias. El detalle de esto se presenta en el siguiente cuadro:

**CUADRO Nº 05 :TIPO Y ESTADO DE SUPERFICIE DE RODADURA POR
PROVINCIAS- PIURA – AÑO 2004**

Provincia	Asfaltado			Afirmado			Sin Afirmar	Trocha Carrozable	Total
	Total	Buen Estado	Reh. y/o Mejoram.	Total	Buen Estado	Reh. y/o Mejoram.			
<u>COSTA</u>									
PIURA	151,3	78,9	72,4				86,6	313	550,9
SULLANA	124,35	64,85	59,5				92	201,1	417,45
PAITA	114,9	59,9	55	22,1	0	22,1	26	280,2	443,2
TALARA	194,55	99,4	95,15	113,5	0	113,5	49,9	235,9	593,85
SECHURA	165	86	79	10	0	10	0	208	383
Sub Total	750,1	389,05	361,05	145,6	0	145,6	254,5	1238,2	2388,4
<u>SIERRA</u>									
MORROPON	107,5	56,05	51,45	41,3	0	41,3	57	255,3	461,1
HBBA	0	0	0	86,3	0	86,3	0	696	782,3
AYABACA	86	46,85	39,15	64	0	64	99,2	517	766,2
Sub Total	193,5	102,9	90,6	191,6	0	191,6	156,2	1468,3	2009,6
TOTAL	943,6	491,95	451,65	337,2	0	337,2	410,7	2706,5	4398

Fuente: DRTC- PIURA

Servicios de Transporte Terrestre

El servicio de transporte terrestre está clasificado en servicio interprovincial regular de personas en el ámbito nacional y ámbito regional.

Asimismo, en virtud al Reglamento del Convenio de Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Marítimas, Fluviales y Aeronaves, suscrito entre Perú y Ecuador, también se realiza el Servicio de Transporte Transfronterizo de Pasajeros y de Carga.



Transporte Terrestre de Pasajeros

En este rubro se pueden clasificar en el Departamento de Piura hasta tres tipos de transporte terrestre de pasajeros:

- **Nacional**

Es el que se realiza desde la ciudad de Piura hacia cualquier departamento del país..

- **Regional**

El servicio se realiza en las siguientes rutas vigentes al año 2008:

- 1)PIURA-SULLANA Y VICEVERSA
- 2)PIURA - SULLANA - TAMBOGRANDE Y VICEVERSA
- 3)SULLANA - TAMBOGRANDE Y VICEVERSA
- 4)SULLANA-LAS LOMAS Y VICEVERSA
- 5)PIURA - SULLANA - TAMBOGRANDE - LAS LOMAS Y VICEVERSA
- 6)SULLANA - PAITA Y VICEVERSA
- 7)PIURA - SULLANA - PAITA Y VICEVERSA
- 8)PAITA - CHULUCANAS Y VICEVERSA
- 9)PIURA - PAITA Y VICEVERSA
- 10)PIURA - PAITA - YACILA Y VICEVERSA
- 11)PIURA - YACILA Y VICEVERSA
- 12)PIURA - PUEBLO NUEVO DE COLAN Y VICEVERSA
- 13)PIURA - TALARA - MANCORA Y VICEVERSA
- 14)SULLANA - TALARA Y VICEVERSA
- 15)PIURA - MONTERO Y VICEVERSA
- 16)PIURA - AYABACA Y VICEVERSA
- 17)PIURA - CHULUCANAS Y VICEVERSA
- 18)PIURA - CHALACO - PACAIPAMPA Y VICEVERSA
- 19)PIURA-MARAY-SAN MIGUEL DEL FAIQUE-LA LAGUNA Y VICEVERSA
- 20)PIURA - YAMANGO Y VICEVERSA
- 21)PIURA-SAN ANTONIO-MALACASI-LOS RANCHOS-SICHEZ Y VICEVERSA
- 22)PIURA - MORROPON Y VICEVERSA
- 23)PIURA - HUANCABAMBA Y VICEVERSA
- 24)PIURA - SECHURA - PARACHIQUÉ - BAYOVAR Y VICEVERSA
- 25)PIURA PARACHIQUÉ Y VICEVERSA
- 26)PIURA-FRIAS y VICEVERSA

- **Transfronterizo**

El flujo de pasajeros que mayormente se realiza es para el vecino país del Ecuador. Cabe indicar que en el año 2008, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Piura ha



otorgado 05 permisos de operación de transporte transfronterizo.

Transporte Marítimo

El sistema portuario de la Región Piura está conformado por un total de 05 instalaciones portuarias; las cuales se encuentran detalladas en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 06 : SISTEMA PORTUARIO DE LA REGIÓN PIURA

Instalaciones Portuarias	Ubicación Geográfica		Tipo Instalación	Administrador	Tráfico Relevante	Uso	Titularidad	Condición
	Región	Localidad						
MARÍTIMAS								
Refinería Talara	Piura	Talara	Muelle	PETROPERU S.A.	Hidrocarburos	Privado	Pública	Operativo
Multiboyas Punta Arenas	Piura	Punta Arenas	Boyas	PETROPERÚ S.A.	Hidrocarburos	Privado	Pública	Operativo
T.P. Paita	Piura	Paita	Terminal Portuario	ENAPU S.A.	General	Público	Pública	Operativo
Bayóvar	Piura	Bayovar	Muelle	PETROPERÚ S.A.	Hidrocarburos	Público	Pública	Operativo
Juan Pablo Quay	Piura	Bayovar	Muelle	Juan Pablo Quay S.A.	Minerales	Privado	Privada	Operativo

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario - PNDP

De estas instalaciones, el Puerto de Paita, es el más importante. Esta instalación portuaria se encuentra unida a la ciudad de Piura por una carretera pavimentada de 56 Km.

Las facilidades para el atraque constan de un muelle tipo espigón de 365 m de largo por 36 m de ancho con 4 amarraderos con profundidades de 20' a 32' para atender naves de hasta 25,000 DWT en los amarraderos A y B y de hasta 10,000 DWT en los amarraderos C y D. Dispone de un patio de contenedores de 25,000 m²; en cuanto a la carga moviliza principalmente productos agrícolas, pesqueros, minerales y contenedores. Cuenta además con línea submarina para el embarque y descarga de derivados de petróleo.



En el año 1999, ENAPU que es el administrador portuario del Terminal Portuario de Paita, realizó en este puerto obras de reparación y/o rehabilitación con el fin de mejorar la infraestructura para las operaciones portuarias. En el Cuadro Nº 07 se detalla la antigüedad de estas instalaciones:

CUADRO Nº 07
ANTIGÜEDAD DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA REGIÓN PIURA

Instalaciones Portuarias	Muelles	Año de Construcción	Año de Reparación o Rehabilitación
MARÍTIMAS			
Refinería Talara	1	1992	
	2	1928	
T.P. Paita	1	1966	1999
Bayóvar	1	1977	
Juan Pablo Quay	1	2001	

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario - PNDP

El alcance de las obras de mantenimiento efectuado en las instalaciones del Terminal Portuario de Paita, es el siguiente:

- **Rehabilitación del muelle**
Destinada a la recuperación de las condiciones originales del muelle, comprendió la reparación de pilotes, vigas e instalación de defensas de jebe.
- **Rehabilitación de las losas de pavimento de concreto**
En un área de 12,400 m², se han rehabilitado las losas del pavimento de concreto y comprende zonas de almacenes y pisa de acceso al muelle. Esta rehabilitación no mejora la capacidad portante de las losas, estando destinada al almacenamiento de carga general.
- **Nuevo cobertizo par el equipo de manipuleo**
Proyecto realizado en un área de 1,440 m², para permitir protección al equipo que opera en el Puerto y para disponer de un área destinada al mantenimiento de dichos equipos.



- **Estudio del reforzamiento del muelle**
La ejecución de este proyecto permitirá, en su oportunidad, la operación de grúas móviles de 250 DWT para agilizar el embarque y descarga de contenedores.

- **Equipamiento para el sistema de alimentación eléctrica para contenedores refrigerados**
Destinada a disponer de un sistema de tomacorrientes para posibilitar el almacenamiento contenedores refrigerados.

- **Rehabilitación de la losa de rodadura del muelle.**
Destinado a la rehabilitación de las áreas deterioradas de la losa del muelle que comprometen las operaciones de embarque y desembarque de la mercadería.

Las obras ejecutadas en este Terminal portuario se realizaron bajo un programa de mantenimiento de las actuales instalaciones, no significando una mejora de éstas. Sin embargo, se dispone de un estudio para mejorar la capacidad portante de la losa del muelle para posibilitar, en el futuro, la operación de una grúa móvil de 70 DWT para descarga y embarque de contenedores mejorando con ello los tiempos de embarque y descarga por el muelle.

En relación a la oferta portuaria del Sistema Portuario Regional, ésta comprende un total de 09 puestos de atraque que ofertan un total 1,924 m de longitud de línea de atraque, distribuidos en instalaciones portuarias de titularidad pública y privada.



CUADRO N° 08 : OFERTA PORTUARIA SEGÚN LÍNEAS DE ATRAQUE - 2003

INSTALACIONES PORTUARIAS	PUESTOS DE ATRAQUE (N° DE AMARRADEROS)	LONGITUD TOTAL DE MUELLES (m)
USO PÚBLICO		
T.P. Paita	4	730
Bayovar	2	599
Sub Total	6	1329
USO PRIVADO		
Refinería Talara	1	190
Multiboyas Punta Arenas	1	230
Juan Pablo Quay	1	175
Sub Total	3	595
TOTAL	9	1924

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario - PNDP

Respecto, a las capacidades teóricas por instalaciones portuarias según líneas de atraque existentes, éstas se detallan en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 09 : CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS 2003

INSTALACIONES PORTUARIAS	CAPACIDAD ANUAL (Tn/Año)
a) USO PÚBLICO MARITIMO	
T.P. Paita	1,494,675.00
b) USO PRIVADO - MARITIMOS	
Refinería Talara	963,600.00
Multiboyas Punta Arenas	963,600.00
Bayovar	1,927,200.00
Juan Pablo Quay	1,445,400.00

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Portuario - PNDP

Durante el año 2003, el Terminal Portuario de Paita, movilizó 770,047 de TM que representa alrededor del 4,0% de la carga atendida por las instalaciones portuarias de uso público o el 1,8% del movimiento portuario nacional.

Aproximadamente el 66,2% de carga correspondió a carga contenedorizada; le siguen en importancia los graneles sólidos con el



14,4%, la carga fraccionada o no contenedorizada con el 12,4% y los graneles líquidos con el 7,0%.

De otro lado, el 75,2% de la carga movilizada por el Terminal Portuario de Paita fue carga de exportación y el 24,3% de importación. El cabotaje y trasbordo no es representativo llegando apenas a 0,5% en conjunto. Por ello, se puede decir que Paita es un puerto principalmente de carga de exportación, con preponderancia en carga contenedorizada, la misma que registró un incremento en el período 1999 – 2003 del 95.7%, equivalente a un promedio anual de 18,3%.

Transporte Aéreo

El departamento de Piura, cuenta con dos aeropuertos ubicados en Piura y Talara; además, un campo de aterrizaje en Huancabamba que no está en funcionamiento, por no contar con el equipamiento mínimo para el ingreso de aviones comerciales. En el cuadro siguiente se detallan las características de los aeropuertos y pistas de aterrizaje existentes en la región.

CUADRO N°10
CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS Y PISTAS DE ATERRIZAJE

NOMBRE	UBICACIÓN	DIMENSIÓN DE PISTA	TIPO DE PISTA	TIPO DE AVIÓN MÁXIMO PERMISIBLE	FRECUENCIA DE VUELO
Aeropuerto Internacional "Capitán FAP Guillermo Concha Ibérico"	Piura	2500 x 45 mts	Asfaltado	DC-8-62/72 (Peso Máx. 114,950 Kg)	03 diarios
Aeropuerto Internacional "Capitán Montes"	Talara	24 x 45 mts.	Asfaltado	BOING – 737 – 200 (Peso Máx. 395,987 Kg)	Opera Eventualmente(*)
Aeródromo	Huancabamba		Afirmado	FOKKER 27 (Estandar)	Actualmente no opera.

(*) Opera sólo una vez



Es preciso mencionar que el Aeropuerto "Capitán FAP Guillermo Concha Ibérico", pasará a concesión de la Empresa de Aeropuertos del Perú (ADP) y no tiene certificación internacional

SUB SECTOR COMUNICACIONES

El sector telecomunicaciones ha registrado un considerable desarrollo en los últimos años, constituyendo un componente esencial en el desarrollo e integración del país y crecimiento de la economía en su conjunto. La privatización de las empresas públicas de telecomunicaciones y el otorgamiento de concesiones para la prestación de servicios públicos de telecomunicaciones al sector privado, como parte del proceso de reestructuración de este sector, han logrado importantes beneficios para los usuarios tales como la expansión y modernización de los servicios, desarrollo de servicios básicos en áreas rurales, mayor disponibilidad de servicios a nivel nacional, una mejora sustancial de la calidad de los servicios, entre otros.

No obstante dicho desarrollo, a nivel nacional Piura aún se encuentra entre los departamentos de menor teledensidad; siendo así que a Junio del 2007 Piura contaba con una densidad de servicio móvil y telefonía fija de 28.1 y 5.4 respectivamente, conforme se muestra en el siguiente cuadro:



CUADRO N° 11 : DENSIDAD DE TELEFONÍA FIJA
DE ABONADO Y SERVICIO MÓVIL (JUNIO 2007)

DEPARTAMENTO	SERVICIO MOVIL	TELEFONIA FIJA DE ABONADO
TUMBES	46.8	5.2
PIURA	28.1	5.4
LAMBAYEQUE	39.9	7.3
CAJAMARCA	16.8	2.2
AMAZONAS	8.9	1.5
LORETO	12.8	4.1
LA LIBERTAD	39.6	8.6
SAN MARTIN	14.9	3.5
ANCASH	27.8	5.7
HUANUCO	13.5	2.0
LIMA	74.2	17.5
PASCO	19.0	1.9
JUNIN	28.8	5.4
UCAYALI	25.4	4.7
ICA	49.5	7.5
HUANCAVELICA	4.1	0.8
AYACUCHO	18.6	2.5
APURIMAR	11.00	1.6
CUZCO	26.3	4.0
MADRE DE DIOS	32.6	3.4
AREQUIPA	58.9	10.0
PUNO	25.6	1.9
MOQUEGUA	60.2	7.2
TACNA	68.8	8.0

Fuente: MTC

Por otro lado, el Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL) a través de sus diferentes proyectos ha logrado que centros poblados de zonas rurales del país accedan a las tecnologías en telecomunicaciones, tal como se aprecia en el cuadro siguiente:



CUADRO N°12:INSTALACIONES EFECTUADAS CON LOS PROYECTOS DE FITEL

PROGRAMAS	DEPARTAMENTOS	N° DE LOCALIDADES	N° DE TELÉFONOS PÚBLICOS INSTALADOS	N° DE COMPUTADORAS INSTALADAS*
PILOTO FRONTERA NORTE	Tumbes	28	28	0
	Piura	65	67	0
	Cajamarca	58	59	0
	Amazonas	62	76	0
Subtotal Piloto:		213	230	0
SUR (S)	Arequipa	196	198	27
	Moquegua	76	75	2
	Puno	507	512	36
	Tacna	44	44	5
Subtotal Sur:		823	829	70
CENTRO SUR (CS)	Madre de Dios	41	44	4
	Cusco	509	517	21
	Apurímac	281	285	39
	Ayacucho	348	361	50
	Huancavelica	285	288	54
	Ica	77	77	9
Subtotal Centro Sur:		1541	1572	177
SELVA NORTE (SN)	Loreto	273	299	17
	San Martín	285	304	8
Subtotal Selva Norte:		558	603	25
CENTRO NORTE (CN)	Ancash	419	448	56
	Lambayeque	127	127	1
	La Libertad	320	362	14
Subtotal Centro Norte:		866	937	71
CENTRO ORIENTE (CO)	Lima	247	300	57
	Junín	337	366	20
	Pasco	146	157	3
	Huánuco	392	457	22
	Ucayali	95	113	1
Subtotal Centro Oriente:		1217	1393	103
NORTE (N)	Piura	341	357	1
	Cajamarca	744	783	57
	Amazonas	275	319	42
	Tumbes	19	19	0
Subtotal Norte:		1379	1478	100
ACCESO A INTERNET CAPITALES DE DISTRITO	Ancash	9	0	18
	Huanuco	4	0	8
	Junín	1	0	2
	Lima	4	0	8
	Pasco	2	0	4
	Apurímac	8	0	16
	Ayacucho	6	0	12
	Cusco	6	0	12
	Huancavelica	4	0	8
	Tumbes	3	0	6
	Arequipa	5	0	10
	Moquegua	4	0	8
	Puno	8	0	16
Tacna	4	0	8	
Subtotal Acceso a Internet a Capitales de Distrito:		68	0	136
PILOTO ITDG	Cajamarca	6	0	6
PILOTO CEPES	Lima	13	0	13
PILOTO EHAS	Loreto	7	7	0
TOTAL LOCALIDADES BENEFICIADAS		6691	7049	701

Fuente: Secretaría Técnica de FITEL

* Computadoras con acceso a Internet



De otro lado, el Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL) a través de sus diferentes programas ha logrado que centros poblados de las zonas rurales del país tengan acceso a las tecnologías de información. Así tenemos:

Internet Rural

El objetivo de este programa es brindar acceso a las tecnologías de información y comunicación en las comunidades rurales del país, a través de la implementación de 1,050 Establecimiento Rurales de Internet distribuidos a nivel nacional.

En el marco de este Programa, se instalarán en Piura, 41 Establecimientos Rurales de Internet, que permitirán brindar acceso a este servicio a una población de aproximadamente 57,000 habitantes. Adicionalmente, este Programa incluye charlas de capacitación y promoción dirigidas a la población, sobre el uso de las tecnologías de la información y comunicaciones - TICs.

La adjudicación del referido Programa se realizó el 12 de agosto de 2008, otorgándole la Buena Pro al Consorcio Valtrom Cime y Ameritel, con un financiamiento de US\$.451,321. Tan pronto se realice la suscripción del contrato de financiamiento respectivo, se iniciarán las actividades correspondientes a la instalación de la infraestructura de telecomunicaciones en las localidades seleccionadas. En el siguiente cuadro se presenta el N° de localidades beneficiadas:

CUADRO N° 13: N° DE LOCALIDADES BENEFICIADAS CON
PROGRAMA DE INTERNET RURAL

Provincia	N°	Provincia	N°
Piura	11	Paita	02
Ayabaca	07	Sullana	08
Morropón	09	Sechura	04
		TOTAL	41

Fuente: Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL)



Programa "Implementación del Servicio de Banda Ancha Rural a nivel nacional"

Brindará servicios públicos de telecomunicaciones; tales como telefonía pública, telefonía residencial y acceso a Internet a 4,048 localidades a nivel nacional.

El 26 de julio de 2007 se realizó la adjudicación de la Buena Pro a las empresas Rural Telecom SAC. (Zonas: Centro, Centro Norte y Nor-Oriente) y el Consorcio Trébol Informática S.L. e Itaca Perú S.A. (Zonas: Centro Sur, Norte y Sur).

La Región Piura se encuentra dentro de la zona Norte, que fue adjudicada al Consorcio Trébol Informática S.L. e Itaca Perú S.A.; sin embargo, el Comité de PROINVERSION (Agencia encargada de seleccionar al operador que tendrá a su cargo la implementación del mencionado programa), en su Sesión Nº 479 del 6 de noviembre del 2008, acordó dejar sin efecto la adjudicación de la Buena Pro otorgada a la mencionada empresa, al no cumplir con los requisitos para la suscripción de los contratos correspondientes. En ese sentido, se procederá a una nueva convocatoria para seleccionar al operador que brindara los servicios de telecomunicaciones a 2,120 localidades de las zonas: Centro Sur, Norte y Sur; estimando el financiamiento para la zona Norte de US\$ 3, 452,199. La distribución de Banda Ancha Rural por provincias es la siguiente:

CUADRO Nº 14: Nº DE LOCALIDADES BENEFICIADAS CON
PROGRAMA DE BANDA ANCHA RURAL

Provincia	Nº	Provincia	Nº
Ayabaca	121	Sechura	20
Huancabamba	65	Sullana	54
Paita	21	Talara	5
Piura	93		
		TOTAL	379

Fuente: Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL)



Proyecto: Provisión de servicios de datos y voz en Banda Ancha para localidades Rurales del Perú - Banda Ancha para Localidades Aisladas.

A través de este proyecto se propone brindar un adecuado acceso a los servicios de telecomunicaciones, a fin de disminuir la brecha digital interna, entendida como la diferencia de penetración del acceso a Internet y telefonía entre las poblaciones urbanas y rurales del país, brindando servicios de datos y voz (Internet, telefonía pública y de abonados).

Este proyecto beneficiará directamente a 1.6 millones de pobladores de 3852 localidades a nivel nacional y permitirá atender: (i) 1,019 localidades con acceso a Internet, (ii) 3,010 localidades con telefonía pública, y, (iii) 497 localidades con telefonía residencial.

En el marco de este Proyecto, en la Región Piura, se ha previsto beneficiar a 214 localidades, según el siguiente detalle.

CUADRO N° 15: N° DE LOCALIDADES BENEFICIADAS CON PROVISIÓN DE SERVICIOS DE DATOS Y VOZ EN BANDA ANCHA

Provincia	N°	Provincia	N°
Avabaca	91	Sullana	10
Huancabamba	102	Talara	01
Morropón	05	Paíta	03
Piura	01	Sechura	01
		TOTAL	214

Fuente: Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL)

Respecto al concurso público para la adjudicación de este Proyecto, PROINVERSIÓN mediante Circular N° 09 del 24 de junio de 2008, publicó la fecha de adjudicación de la Buena Pro, el 24 de septiembre del año 2008.



Proyecto: Implementación de Servicios Integrados de Telecomunicaciones Buenos Aires – Canchaque, Región Piura.

La población afectada corresponde a la Población de las comunidades ubicadas en el área de construcción de la carretera Empalme 1 B – Buenos Aires Canchaque ubicadas en el las provincias de Morropón y Huancabamba. La población del área de influencia del proyecto es preferentemente población rural y de bajos ingresos económicos. Las Localidades beneficiadas serán aproximadamente 699.

CUADRO Nº 16: Nº DE LOCALIDADES BENEFICIADAS CON PROYECTO
"IMPLEMENTACIÓN DE SERVICIOS INTEGRADOS DE TELECOMUNICACIONES
BUENOS AIRES – CANCHAQUE, REGIÓN PIURA"

Provincia	Nº	Provincia	Nº
Ayabaca	75	Sullana	5
Huancabamba	199	Piura	148
Morropón	272		
		TOTAL	699

Fuente: Fondo de Inversión en Telecomunicaciones (FITEL)

El Conglomerado de Proyectos Apoyo a la Comunicación Comunal (CPACC)

Este proyecto tiene como objetivo promover la integración de los centros poblados rurales, las comunidades nativas y zonas de frontera, que se encuentran alejados de los grandes centros urbanos del país, mediante la instalación de los Sistemas de Recepción de TV vía Satélite, Transmisión de TV en Baja Potencia y Transmisión de Radiodifusión en Frecuencia Modulada, a fin de contribuir con el desarrollo cultural y socio económico de los mismos.

En la Región Piura se han instalado 56 "Sistemas de TV", en el periodo (1995-2005), beneficiando a 101,857 habitantes. Asimismo, durante el 2006-2007 se instalaron 10 "Sistemas de TV y Radio FM" con una inversión de SI. 369,224 aproximadamente; beneficiando a 23,212 habitantes. En el siguiente cuadro se detalla esta información:



CUADRO Nº 17 :SISTEMAS DE TV RADIO FM INSTALADOS, LOCALIDADES EN LICITACIÓN PÚBLICA Nº 002-2005-MT/03.02(CPACC AÑO 1), SISTEMAS DE RECEPCIÓN VÍA SATÉLITE, TRANSMISIÓN DE TV EN BAJA POTENCIA Y TRANSMISIÓN DE RADIODIFUSIÓN SONORA EN FM, CONGLOMERADOS DE PROYECTOS DE APOYO A LA COMUNIDAD COMUNAL (CPACC) – FITEL - MTC

ITEM	LOCALIDAD	DISTRITO	PROVINCIA	REGIÓN	TIPO DE SISTEMA	POBLACIÓN LOCALIDAD	LOCALIDADES BENEFICIARIAS ADICIONALES	POBLACIÓN BENEFICIARIA TOTAL	MONTO DE INVERSIÓN
1	CURILCAS	PACAIPAMPA	AYABACA	PIURA	A	1080	15	6650	36,922
2	COYONA	CANCHAQUE	HUANCABAMBA	PIURA	A	667	4	1517	36,922
3	TALANEO	EL CARMEN DE LA FRONTERA	HUANCABAMBA	PIURA	A	680	4	1860	36,922
4	CEDRO	HUARMACA	HUANCABAMBA	PIURA	A	416	5	1366	36,922
5	TOLINGAS	HUARMACA	HUANCABAMBA	PIURA	A	610	6	1760	36,922
6	TUNAS	HUARMACA	HUANCABAMBA	PIURA	A	415	5	1184	36,922
7	MARAY	LALAQUIZ	HUANCABAMBA	PIURA	A	570	8	1986	36,922
8	UCHUPATA	SONDORILLO	HUANCABAMBA	PIURA	A	550	4	1800	36,922
9	SAN PEDRO	CHULUCANAS	MORROPÓN	PIURA	A	1032	4	2302	36,922
10	CULEBREROS	SANTA CATALINA DE MOZA	MORROPÓN	PIURA	A	787	4	2787	36,922
TOTAL						6807	59	23,212	369,220

Tipo de Sistema "A": Sistema de Recepción Vía Satélite, Transmisión de TV en baja potencia y Transmisión de Radiodifusión Sonora en FM, con energía eléctrica convencional.

Tipo de Sistema "B": Sistema de Recepción Vía Satélite, Transmisión de TV en baja potencia y Transmisión de Radiodifusión Sonora en FM, con energía eléctrica en paneles solares.

Tipo de Sistema "C": Sistema de Recepción Vía Satélite, Receptor de Televisión de 21" y Receptor Radio FM, con energía eléctrica de paneles solares

El monto de inversión en Nuevos Soles de acuerdo a Contrato Nº 164.2005-MTC/10 del 30.12.2006

Asimismo, el PNUD ha realizado el proceso de Licitación Pública Internacional N° PNUD/LPI-012/2006, mediante el cual se ha previsto la instalación de 04 Sistemas de Recepción vía Satélite, Transmisión de TV en Baja Potencia y Transmisión de Radiodifusión Sonora en Frecuencia Modulada en la Región Piura, beneficiando a un total de 6,031 habitantes, con un monto de inversión de SI. 117,382 aproximadamente. El 25.06.07 se suscribió el Contrato N° 003-2007-PROYECTO PER/03/005 (00014435) y de acuerdo al contrato y cronograma de ejecución, la instalación de los "Sistemas de TV y Radio FM" se ha iniciado en el mes de marzo 2008 y a la fecha del 04.08.08 el proveedor ha reportado la instalación de los 04 Sistemas.

Adicionalmente, el CPACC tiene programado para la Región Piura, la instalación de 01 Sistema de Recepción vía Satélite, Transmisión de TV en Baja Potencia y Transmisión de Radiodifusión Sonora en Frecuencia Modulada, con un monto de inversión de S/. 39,582 aproximadamente, de acuerdo a la oferta ganadora de la buena pro de la Licitación Pública N° 001-2007 -MTC/24, otorgada el 21.12.07, beneficiando a un total de 1,840 habitantes, estos Sistemas corresponden a la programación del CPACC - Año 2. Sin embargo, en el mes de abril de 2008 se resuelve dejar sin efecto la buena pro adjudicada a favor de la empresa Avantec S.A.C. y se declara desierta la Licitación Pública N° 001-2007-MTC/24, porque dicha empresa no cumplió con presentar la documentación requerida en el plazo indicado para la suscripción del contrato, por lo que se convocará a una nueva licitación. La instalación de los "Sistemas de TV y Radio FM", se realizaría en el año 2009 de acuerdo al cronograma que presente el ganador de la buena pro y estaría sujeta al cumplimiento de las condiciones mínimas y construcción de Casetas, por parte de las localidades beneficiarias.



Asimismo, se tiene previsto para la Región Piura, la instalación de 11 Sistemas de Recepción vía Satélite, Transmisión de TV en Baja Potencia y Transmisión de Radiodifusión Sonora en Frecuencia Modulada, beneficiando a un total de 15,375 habitantes, con un monto de inversión de SI. 460,147 aproximadamente. El 15.02.08 se suscribió el Contrato N° 001-2008-PROYECTO PER/03/005 (00014435) y de acuerdo al contrato y cronograma de ejecución, la instalación de los "Sistemas de TV y Radio FM se realizaría a partir del 4to trimestre del 2008, estando sujeta al cumplimiento de las condiciones mínimas y construcción de Casetas, por parte de las localidades beneficiarias. Anexo Cuadro N° 5e.

Finalmente, se han instalado 02 Sistemas de Radiocomunicación en Alta Frecuencia (HF) para comunicar a aquellas localidades que carecen de algún sistema de comunicación beneficiando a un total de 620 pobladores rurales, con una inversión de SI. 32,248 aproximadamente, de acuerdo al Contrato N° 001-2007-PROYECTO PER/03/005 (00014435).



FACTORES ECONÓMICOS	
1.0	La estructura productiva de la Región se sustenta predominantemente en la pesca, agricultura y manufactura; siendo sus principales productos: el arroz, el maíz, el mango, el limón, etc.
2.0	El petróleo constituye uno de los principales recursos, el mismo que nace en la provincia de Talara a fines del siglo XIX.
3.0	El aporte de la región al PBI Nacional es de 4,2% (año 2007); habiendo contribuido el sector pesca con 43,7%, agricultura con 5,5% y manufactura con 6,8%.
4.0	La actividad pesquera, es muy vulnerable a los fenómenos climatológicos, como "El Niño", originando procesos migratorios de los peces motivando disminuciones en la producción de harina, aceite y conservas de pescado.
5.0	El Eje Multimodal del Amazonas (Brasil, Colombia, Ecuador y Perú) del proyecto IIRSA favorecerá al Terminal Portuario de Paita al conectar las zonas de los diversos países que lo integran (principalmente Brasil) permitiendo que esta instalación portuaria incremente la movilización de carga, proyectándose dicho escenario al 2010-
6.0	Durante el año 2003, el Terminal Portuario de Paita, movilizó 770,047 de TM que representa alrededor del 4,0% de la carga atendida por las instalaciones portuarias de uso público o el 1,8% del movimiento portuario nacional.
7.0	En el año 2003, el 75,2% de la carga movilizada por el Terminal Portuario de Paita fue carga de exportación y el 24,3% de importación. El cabotaje y trasbordo no es representativo llegando apenas a 0,5% en conjunto.



FACTORES DEMOGRÁFICOS	
1.0	Piura al año 2007 tiene 1'676,315 habitantes (6,1% del total nacional), siendo el segundo departamento más poblado del país, después de Lima (30,8%). Presenta una densidad poblacional de 46,7 habitantes por Km ² .
2.0	La población crece a una tasa promedio anual de 1,3%. Siendo las Provincias de Piura, Sullana y Talara las más pobladas.
3.0	El departamento se encuentra dividido en 8 provincias, siendo Sullana la más poblada (287.680 habitantes) seguida de Piura (665.991 habitantes). Se observa una alta concentración en la ciudad capital (39,7% % de la población departamental).
4.0	Analizando la distribución espacial de la población regional se observa que el 74,2% de la población se ubica en el área urbana y el 25,8% en el área rural.
5.0	Observando la población por grupos de edades, tenemos que el 33,0% corresponde al grupo de 0-14 años; el 60,8% al grupo de 15-64 años y el 6,2% al grupo de 65 y más edad.
6.0	Al clasificar por grupos especiales de edad, se puede observar que el grupo de jóvenes tiene una población de 448,821 personas.
7.0	Respecto a la Población Económicamente Activa (PEA); según datos del Censo 2007, es de 560,234 personas en el Departamento de Piura. Es decir, que en Piura menos del 50 por ciento de la PET participaron en la actividad económica. Asimismo, se tiene una tasa de crecimiento promedio anual de la PEA del 2,3%.

FACTORES POLÍTICOS - LEGALES	
1.0	La política económica ha privilegiado la inversión privada y se le considera como un elemento esencial para impulsar el desarrollo, disponiendo de un marco jurídico y políticas del Estado que lo promueven protegen.
2.0	Las competencias y facultades otorgadas a los Gobiernos Regionales; así como el diseño de su organización aprobada por los dispositivos legales correspondientes, se corresponde con un modelo descentralista, no obstante, los recursos y medios a su disposición, no guardan concordancia con las responsabilidades asignadas a las Direcciones Regionales.



FACTORES GEOGRÁFICOS	
1.0	La Región Piura, ubicada en el litoral norte del Perú y al Sur de la Línea Ecuatorial entre los paralelos 4° 04' 50" y 6° 22' 10" de Latitud Sur y los Meridianos 79° 13' 15" y 81° 19' 35" de longitud Oeste, tiene como capital la Ciudad de Piura, ubicada en la parte central a orillas del Río Piura y a 973 Km al norte de la Ciudad de Lima.
2.0	El Departamento de Piura limita al Norte con el Departamento de Tumbes y la República del Ecuador; al Este con República del Ecuador y el Departamento de Cajamarca; al Sur con el Departamento de Lambayeque y al Oeste con el Océano Pacífico.
3.0	La Región tiene 35.892,49 Km ² (3% del territorio nacional), cuenta administrativamente con 03 Sub Regiones: Piura, Luciano Castillo Colonna y Morropón.
4.0	La Sub Región Piura tiene bajo su jurisdicción a las provincias de Piura y Sechura y su sede en la ciudad de Piura. La Sub Región Luciano Castillo Colonna administra las provincias de Sullana, Paita, Talara y Ayabaca y sus instalaciones se encuentran en la ciudad de Sullana. La Sub Región Morropón – Huancabamba y su sede en Morropón.
5.0	Las temperaturas máximas llegan a 34.2° C y las mínimas a 15°C que corresponden a los meses de febrero y junio respectivamente.
6.0	La humedad promedio anual es del 66%, la presión atmosférica media anual es de 10085.5 milibases en tanto que los vientos que siguen una dirección al sur a una velocidad promedio de 3m/s.
7.0	Las precipitaciones pluviales también muestran variaciones en la costa generalmente baja dentro de los 100 y 500 m.s.n.m. oscilando en esta parte entre 10 y 200 mm; entre los 500 y 1500 metros de altura, las precipitaciones llegan entre los 200 y 800 mm y en la zona ubicada sobre los 1500 m.s.n.m. el promedio de precipitaciones pluviales es de 1550 mm
8.0	El Departamento de Piura cuenta con topografía variada y poco accidentada en la costa alcanza su mayor amplitud sobre el paralelo 6° Latitud Sur. En esta región predominan las llanuras desérticas: Sechura, al sur del río Piura, es el desierto con mayor superficie a nivel nacional y en él se localiza la depresión de Bayovar, que es el área más baja del territorio peruano con 37 m. por debajo del nivel del mar.
9.0	El departamento de Piura cuenta con tres modos de transporte: terrestre, aéreo y marítimo.



FACTORES SOCIOCULTURALES	
1.0	La Tasa Registrada de Natalidad en el Departamento de Piura, según el Censo 2007 es del 18,7.
2.0	Las Tasas Registradas de Mortalidad General e Infantil son del 2,9 y 21,2 respectivamente. Mientras que la Tasa de Mortalidad Materna es de 109.
3.0	La Tasa de analfabetismo en el Departamento de Piura es del 9,2 del total de la población. Así tenemos, que 12,837 personas no sabe leer y escribir, encontrándose éstas en el grupo de edad de 15 a 29 años de edad.
4.0	La población censada de 15 y más años de edad, por nivel de educación alcanzado en el Departamento de Piura es de 1'123,449 personas, distribuido de la siguiente manera: Sin Nivel el 10,8%, Inicial el 0,1%, Primaria el 31,3%, Secundaria el 32,6% y Superior el 25,1%.
5.0	En el departamento de Piura el 66,43% de las viviendas disponen de alumbrado eléctrico por red pública. El 53,50% de las viviendas cuenta con el servicio de agua potable a través de red pública.
6.0	En el Departamento de Piura el principal medio de transporte es el terrestre, las vías que comunican a las capitales de provincias son asfaltadas, a excepción de las de Ayabaca y Huancabamba, que son afirmadas en su mayor extensión.
7.0	Piura, dispone del 67,46% de la infraestructura vial departamental respecto a su red vial nacional.
8.0	De acuerdo al inventario vial aprobado por D.S. N° 009-95 MTC el departamento de Piura cuenta con una red vial de 4,398 Km.
9.0	La Región cuenta una longitud de 1.193,85 ml de red vial departamental, clasificada según la nueva nomenclatura en PI-100 hasta PI-114. La clasificación por tipo de superficie, hasta el año 2007 era el siguiente: asfaltado (153,25 Km), afirmado (178,80 Km), sin afirmar (386,80 Km) y trocha (217,00 Km).
10.0	Según información proporcionada por el INEI, el flujo vehicular por garitas de peaje en Piura es: Desvío Talara 30,5%, Chulucanas 8,6%, Piura-Sullana 5,1%.
11.0	La infraestructura portuaria del departamento de Piura, está conformada por los puertos de Paita, Talara, y Bayovar, que son básicamente de exportación y cabotaje de desembarque. Esta infraestructura se complementa con los muelles de Parachique, La Tortuga, Lobitos y los Órganos que son usados mayormente para la pesca de consumo humano y/o artesanal.
12.0	El transporte aéreo, representa un importante medio para trasladar pasajeros y carga en el departamento de Piura, se cuenta con dos (02) aeropuertos ubicados en Piura y Talara, además un campo de aterrizaje en Huancabamba, que no esta en funcionamiento, debido a que no cuenta con el equipamiento necesario para el ingreso de aviones comerciales.



ENTORNO ESPECÍFICO

¿QUIÉNES SON SUS USUARIOS / BENEFICIARIOS?

1.0	Población de la Región
2.0	Empresas Públicas
3.0	Empresas Privadas

¿QUÉ OTRA ENTIDAD PÚBLICA O PRIVADA PRESTAN SERVICIOS SIMILARES?

1.0	Gobierno Regional
2.0	Provías Departamental

PRINCIPALES ENTIDADES GUBERNAMENTALES CON LAS QUE SE RELACIONA

1.0	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
2.0	Gobierno Regional de Piura
3.0	Policía Nacional
4.0	Policía de Tránsito
5.0	Aduanas
6.0	Asociaciones Gremiales de Transportistas
8.0	SUNARP
9.0	RENIEC
10.0	Direcciones Sectoriales de Transportes y Comunicaciones a nivel nacional.
11.0	Municipalidad Provincial de Piura - SATP